SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 51 – 52

14 – 31 GRUDNIA 1948



NA ZJEDNOCZENIE

POWSTAŁA POLSKA ZJEDNOCZONA PARTIA ROBOTNICZA

„RADOSNĄ, OD DAWNA OCZEKIWANĄ CHWILĘ PRZEŻYWA DZIŚ POLSKA KLASA ROBOTNICZA! ZJAZDY POLSKIEJ PARTII ROBOTNICZEJ I POLSKIEJ PARTII SOCJALISTYCZNEJ POSTANOWIŁY UTWORZYĆ JEDNĄ PARTIĘ. ROZŁAM W RUCHU ROBOTNICZYM ZOSTAŁ ZLIKWIDOWANY. JEDNOŚĆ ZWYCIĘŻYŁA!"

Tymi słowami otworzył sekretarz generalny Polskiej Partii Robotniczej Bolesław Bierut, Kongres Jedności.

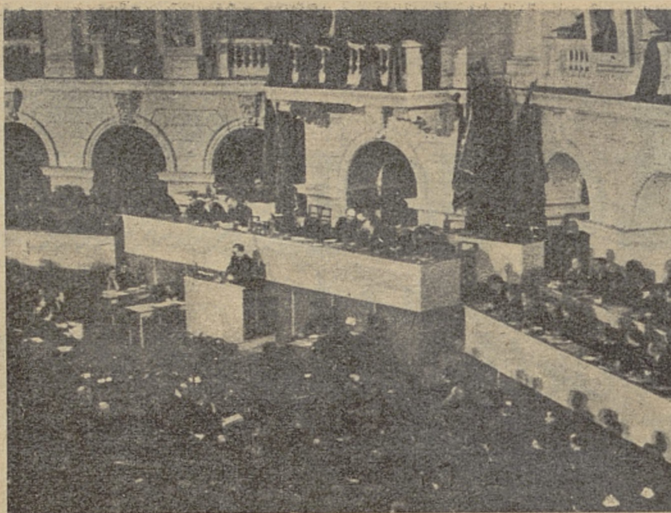
Jedność! Marzenie i wizja tysięcy bojowników o lepsze jutro ludzi pracy, ramię czynu, zapowiedź zwycięstwa — stała się rzeczywistością.

Skończyły się gorzkie lata rozłamu. Nie będzie już w ruchu robotniczym dwóch nurtów.

Cały wysiłek możemy skierować bez reszty na rozbudowę naszego Państwa, na urzeczywistnienie wspaniałych haseł ludu pracującego, na budowę socjalizmu.

Chwila ta mogła nastąpić, dzięki naukowemu podejściu do zagadnień ruchu robotniczego, dzięki wykorzystaniu doświadczeń i zdobyczy Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego.

Polska Zjednoczona Partia Robotnicza, to honor, sumienie i rozum klasy robotniczej, przodującej klasy narodu. Poprowadzi nas ona ku lepszej, świetlanej przyszłości. Wytknie pewną drogę ku socjalizmowi!



JEDNOŚĆ

z referatu ob. Bolesława Bieruta wygłoszonego na Kongresie Jedności

„Nasze pokolenie wcieli w życie marzenia wielu pokoleń rewolucjonistów polskich, zbuduje Polskę Socjalistyczną. Jednoczymy się, aby spełnić to historyczne zadanie.

Jednoczymy się jako awangarda walki klasowej polskiego proletariatu, jako przodująca siła narodu polskiego w jego marszu do socjalizmu, jako polski oddział międzynarodowego frontu wolności i postępu, socjalizmu i demokracji. Jednoczymy się, aby poprowadzić Polskę naprzód, do pełnej sprawiedliwości społecznej, do zniesienia wszelkiego wyzysku człowieka przez człowieka, do socjalizmu!

...Budujemy Polskę, która będzie troskliwą matką dla wszystkich ludzi rzetelnej pracy!

Budujemy Polskę, która nie będzie znała nędzy, ani krzywdy ludzkiej!

Budujemy Polskę świątłych, szlachetnych ludzi!

Zewrzyjmy szeregi! Wzmóżmy wysiłek twórczej pracy!

Niech żyje Polska Zjednoczona Partia Robotnicza!

Niech żyje Polska!

KONGRES JEDNOŚCI

Doniosłe znaczenie Kongresu Jedności polega nie tylko na tym, że dokonał on historycznego aktu zjednoczenia polskiej klasy robotniczej. Kongres dał nowej, zjednoczonej Partii jasne i mocne podstawy ideologiczne. Przedstawił je w swym referacie ob. Bolesław Bierut.

Rewolucyjne tradycje polskiego ruchu robotniczego, a zwłaszcza Komunistycznej Partii Polski, która pomimo pewnych swych błędów była pierwszą partią naprawdę rewolucyjną i marksistowską, która walczyła o władzę dla klasy robotniczej, o sojusz i współpracę z ZSRR — te tradycje znalazły godnych następców w robotnikach—bojownikach o wolność. Dziś tradycje te przejmuje Polska Zjednoczona Partia Robotnicza. Troska o dobro narodu, o dobro ludu pracującego wyrażona jest najdobitniej w zadaniach demokracji ludowej, które ma urzeczywistnić Partia.

Wykonanie tych zadań łączy się nierozdzielnie z wykonaniem planu sześcioletniego, którego zarys omówił min. Hilary Minc.

Kongres Jedności to wydarzenie historyczne w dziejach polskiej klasy robotniczej. Wynikami prac Kongresu, jego osiągnięciami żyje dziś cały kraj. Popatrzmy przez okno: tętni wytężoną pracą trasa W—Z. Wesoło i jasno jarzą się światła w nowym gmachu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, w setkach i tysiącach nowych mieszkań robotniczych.

Radosne i twórcze będzie jutro kraju, w którym rządzi zjednoczona klasa robotnicza.



Sztafeta młodzieżowa u celu

ZJEDNOCZENIE



Jeszcze wczoraj nie znaliście Jóźwiaka z LWD. A dziś? Dziś cała lotnicza brać wie, że Irek Jóźwiak jest morowym chłopakiem i świadomym robotnikiem. Jóźwiak okuwa i wyważa śmigła. Gdy przyszedł do fabryki, robił tygodniowo 5 sztuk. Na cześć Kongresu Jedności Robotniczej robił dziewięć, a jutro zobowiązuje się wykonywać 15 śmigieł tygodniowo.

Jóźwiak zwycięża czas. Już dziś wykonuje on śmigła zaplanowane na rok 1949. Praca takich jak on wzmacnia siłę naszego kraju, wzmacnia nasze lotnictwo, zbliża nas do tego jutra, w którym Ty latać będziesz na odrzutowcach, konstruować ultra-szybkie samoloty, bić światowe rekordy.

Jóźwiak jest jednym z milionów. Jednym z milionów polskich robotników i pracowników, którzy przekraczając normy produkcji zbliżają Cię do Twych marzeń, do upragnionego celu — do lotnictwa. Ich praca sprawia, że kraj nasz staje się z dnia na dzień bogatszy i silniejszy.

Dlaczego Jóźwiak stara się zwiększyć produkcję śmigieł? Dlaczego setki tysięcy robotników biorą udział we współzawodnictwie pracy? Dlaczego praca stała się u nas sprawą honoru każdego człowieka?

Na pytania te możesz sam odpowiedzieć. Wiesz dobrze, że polska klasa robotnicza pod wodzą Polskiej Partii Robotniczej i rewolucyjnej, lewicowej części PPS odebrała władzę kapitalistom i obszarnikom, że dziś pracujemy sami dla siebie, dla naszego dobra i dobra naszego ludowego państwa. Dziś budujemy swą przyszłość — fundamenty socjalizmu.

Lecz właśnie ostatnie miesiące tego roku specjalnie tętnią pracą, radością i życiem. Właśnie teraz, nawet u nas w lotnictwie, w którym zwykle zimą praca idzie wolniej, dzieją się ważne i radosne rzeczy.

Na stronicach SiM-u czytasz — w każdym numerze — nowe, radosne wiadomości: nowe szybowce i samoloty robią robotnicy warsztatów; budujemy setki modeli; odbyły się zawody w Poznaniu, a wkrótce będą w Warszawie; działacze Polskiej Partii Robotniczej omawiają błędy i braki w pracy lotnictwa, by je usunąć — byś mógł więcej i lepiej latać; „Służba Polsce" werbuje do szeregów lotniczych...

Dlaczego właśnie teraz praca lotnicza nabrała takiego rozpędu? Dlaczego cały kraj, wszyscy pracujący dają ponad plan produkcję wartości wielu milionów złotych?

Dlatego, że cały kraj święci Zjednoczenie Partii Robotniczych, zjednoczenie polskiej klasy robotniczej. Polska klasa robotnicza jednoczy się w jednej partii, która nie będzie miała w swych szeregach ludzi wrogich czy obcych, przesiąkniętych ideologią starego, kapitalistycznego świata. Partia ta kierować się będzie w pracy ideologią rewolucyjną, tą ideologią, która trzydzieści lat temu doprowadziła do zwycięstwa socjalizmu w ZSRR. Zjednoczona Partia budować będzie ustrój socjalistyczny w Polsce.

Co to oznacza dla Ciebie, dla Simkarza? Co Tobie da us rój, który zbuduje w Polsce Zjednoczona Partia?

To, że dziś możesz budować modele, możesz się szkolić w szybownictwie, że rośnie nasz ludowy przemysł lotniczy, że coraz lepiej i szybciej pracują szkoły warsztaty, aerokluby i komunikacja lotnicza, że mamy silne lotnictwo wojskowe, że nie mają nic u nas do gadania kapitaliści z Ameryki, którzy dla swoich zysków pragnęliby ograniczyć rozwój naszego przemysłu — to zasługa polskiej klasy robotniczej, która na czele całego pracującego społeczeństwa buduje Polskę Ludową, buduje fundamenty socjalizmu.

Zjednoczenie Partii Robotniczych oznacza jeszcze szybszy marsz naprzód, wzmocnienie tempa rozwoju i postępu naszego kraju, rozwoju naszego lotnictwa. Oznacza budowę dziesiątków i setek nowych fabryk, nowych warsztatów lotniczych, oznacza uprzemysłowienie, wzrost bogactwa i siły naszego kraju.

Zjednoczenie Partii to gwarancja, że masy pracujące Polski wykonają trzyletni plan odbudowy i następny wielki plan sześcioletni, że będziemy mieli silne, własne lotnictwo, że staniemy się krajem silnym i bogatym.

Zjednoczenie Partii — to wzrost produkcji rolnej i przebudowa wsi taka, by każdy wiejski chłopiec mógł się uczyć, być zawsze sytym, by dostęp do kultury był dla niego otwarty, by nie wiedział co to nędza i analfabetyzm.

Zjednoczenie Partii — to tysiące nowych szkół, tysiące inżynierów, techników i naukowców, których setki budować będą polskie lotnictwo.

Zjednoczenie polskich Partii Robotniczych, to wzmocnienie wszystkich sił postępu i pokoju na całym świecie, to dalsze zacieśnianie przyjaźni z krajem socjalizmu i postępu, z krajem najlepszych lotników, największego lotnictwa, szybownictwa i modelarstwa — ze Związkiem Radzieckim. To wzmocnienie światowego frontu narodów, pragnących pokoju.

Musisz dobrze zrozumieć i pojąć, jak radosne są dla całego narodu i dla Ciebie te ostatnie dni 1948 roku. Musisz zupełnie jasno zrozumieć, że oprócz tych zasadniczych i niezwykle ważnych rzeczy, o których pisałem, Zjednoczenie Partii oznacza dla Ciebie również całkiem konkretnie wzrost ilości modelarni, wzrost możności szkolenia lotniczego i lotniczej nauki.

Zgodnie z naszą starą, „simową" tradycją pamiętaj, że te wielkie i radosne dni nie powinny biec obok Ciebie. Ty sam musisz wziąć w nich udział swą pracą, nauką i sercem.

MELDUJEMY!

SERIA „ABC" I PIĘĆ „KOMARÓW"—GOTOWE!

SKRACAJĄC O 20 DNI termin wykonania pełnego planu pracy na rok 1948, załoga Warsztatów Doświadczalno - Naprawczych Instytutu Szybownictwa wykończyła w dniu 1 grudnia br. serię szkolnych szybowców typu „ABC" oraz 5 szybowców treningowych typu „Komar".

Uchwała powzięta przez pracowników z inicjatywy koła PPR przy Warsztatach w dniu 7 września br.: wykonamy do 20 grudnia! — skrócona następnie, celem uczczenia święta Zjednoczenia Partii Robotniczych o 20 dni — została w pełni zrealizowana, dając świadectwo pełnego uświadomienia polskiego robotnika.

CYWILNA SZKOŁA PILOTÓW W LIGOTCE DOLNEJ

Komitet Polskiej Partii Socjalistycznej, przy Cywilnej Szkole Pilotów i Mechaników Ministerstwa Komunikacji, wraz z pracownikami i Kierownictwem Szkoły, dla uczczenia historycznej i doniosłej chwili, jaką jest Zjednoczenie obu Partii Robotniczych, powzięli jednomyślnie uchwałę, aby planowane na dzień 31 XII 1948 r. wykonanie głównego remontu serii 15 samolotów Po-2 — wykonać w przeddzień Zjednoczenia.

Meldujemy, że plan ten został w 100% wykonany już w dniu 8 grudnia 1948 r. i na przestrzeni reszty miesiąca Szkoła, w toku dalszych prac remontowych, rozpoczęła część pracy planowanej na rok 1949.

Remont główny serii 15 samolotów Po-2, które pod względem technicznym niczym nie różnią się od zupełnie nowych samolotów, całkowicie zapewni jednostajne i intensywniejsze szkolenie junaków „SP"

Załoga i Kierownictwo CSPiM, widząc ze strony junaków „SP" młodzieńczy zapał oraz doceniając znaczenie szczytnej pracy „SP" — starać się będzie o utrzymanie, a nawet wzmożenie wyników prac szkoleniowych — bowiem zdaje sobie sprawę i wie, że wyszkolone kadry młodych pilotów, po ukończeniu dalszych nauk teoretycznych i praktycznych kierunku wojskowo - obywatelskiego, stanowić będą awangardę świadomych obrońców naszych granic.

WIELKA SERIA „SALAMANDER"—SKOŃCZONA!

W DNIU 13 GRUDNIA br. opuściły halę montażową Okręgowych Warsztatów Szybowcowych w Jeżowie koło Jeleniej Góry ostatnie szybowce przejściowe typu „Salamandra", wchodzące w skład wielkiej serii kilkudziesięciu szybowców.

Ukończeniem ostatniej „Salamandry" na dzień przed Kongresem Zjednoczenia — załoga Warsztatów przyśpieszyła o pół miesiąca wykonanie rocznego planu produkcji, wypełniła z wielką nadwyżką uchwałę z dnia 13 października br.

WSPÓŁZAWODNICTWO

Tam, gdzie robotnik jest gospodarzem, współzawodnictwo pracy powstaje samo, nikt go nie wprowadza ani urzędowym dekretem, ani okólnikiem. Nie ma ono odpowiednika w ustroju kapitalistycznym, gdzie wszelkie nowatorstwo oznacza dla robotnika — pracę ponad siły, istną katorgę, a dla jego pracodawcy, kapitalisty — milionowe zarobki. Współzawodnictwo pracy — to zupełnie inna idea, to jedno z najpiękniejszych zjawisk w życiu wolnego narodu.

Bo współzawodnictwo — to znaczy: praca lepsza, szybsza, wydajniejsza, praca „z głową", rozwijająca robotnika pod względem umysłowym, to znaczy — maksimum rezultatów przy niezwiększonym wysiłku, nie stanowiącym uszczerbku dla organizmu.

Idea współzawodnictwa pracy powstała w Związku Radzieckim. Tego rodzaju ruch mógł narodzić się jedynie w państwie socjalistycznym, gdzie stosunek do pracy jest biegunowo odmienny niż w krajach kapitalistycznych, mógł powstać w kraju, gdzie robotnik wie, że pracuje dla siebie, a nie dla bogacącego się kosztem jego pracy kapitalisty, gdzie wreszcie podejście do pracy wynika z wysokiego poczucia obowiązku, gdzie rezultaty pracy są sprawą narodowej dumy.

A jak jest u nas? — U nas, ruch współzawodnictwa rozwija się wspaniale, świadcząc dobitnie o tym, jak wysoka jest świadomość polskiego robotnika i jego polityczna dojrzałość. Robotnik wie doskonale, że przyszłość państwa sam trzyma w swych spracowanych dłoniach, że pracuje tylko i wyłącznie dla siebie i swego narodu. Radosne meldunki w prasie i radiu o przedterminowo wykonanych planach produkcyjnych świadczą o wielkim zrozumieniu współzawodnictwa pracy, o tym, że stało się ono dziś czymś dla nas niezbędnym.

Przewodzą ruchowi współzawodnictwa partie klasy robotniczej, które są przodującą siłą narodu. Członkowie partii zapoczątkowali potężny ruch współzawodnictwa, porywając za sobą masy bezpartyjnych. Wyniki współzawodnictwa pracy w skali krajowej są ogromne. Przekroczyliśmy ogólny plan produkcji o 10%, nasze dochody są o 61 miliardów złotych wyższe, aniżeli przewidywaliśmy.

Nie będziemy się więcej wlekli w ogonie europejskich państw z naszą zacofaną gospodarką, oświatą i niską stopą życiową. Stać nas na to, aby szybko nadrobić zaniedbania i wydźwignąć kraj z zacofania.

My mamy wielkie ambicje, olbrzymie plany i zamierzenia. Plany te będą wypełnione co do joty i na pewno jeszcze przed terminem, dzięki wzmożonemu wysiłkowi polskiego robotnika.

Na zdjęciu: ostatnie „Salamandry" z wielkiej serii, wykonane przed terminem przez Okręgowe Warsztaty Szybowcowe w Jeżowie na Cześć Kongresu Zjednoczenia



WYKOŃCZENIE PRAC BADAWCZYCH

GŁÓWNY INSTYTUT LOTNICTWA donosi, że zgodnie z uchwałą powziętą w dniu 9 listopada br. dla uczczenia Zjednoczenia Partii Robotniczych — wykończono do dnia 1 grudnia br. szereg prac badawczych w dziedzinie teorii i praktyki budowy samolotów, których zakończenie przewidywane było w terminie znacznie późniejszym.

Pracownicy GIL-u dowiedli tym, że w Polsce Ludowej możliwe jest ujęcie w ramy planu i wykonanie w określonym z góry terminie nie tylko produkcji metalu, węgla czy drzewa, lecz realne stało się planowanie w dziedzinie tak zdawałoby się trudnej do uchwycenia — jak prace badawczo-naukowe.

Poza tym wszyscy pracownicy GIL-u pracowali poza zajęciami normalnymi bezpłatnie jedną godzinę dziennie od 9 XI 48 do 1 XII 48 dla przyśpieszenia planu odbudowy Instytutu.

NOWE SAMOLOTY „ŻAK - 3"

7 NOWYCH SAMOLOTÓW typu „Żak-3" wykończyła na dzień 8 grudnia br. załoga Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych, przekraczając określoną planem produkcyjnym liczbę 5 samolotów — o 2 samoloty. Wyremontowano również w tym samym czasie własnym kosztem i staraniem jeden samolot typu „Piper".

W ten sposób załoga LWD nie tylko wypełniła więcej niż przewidywało postanowienie powzięte na wniosek pracowników — członków PPR w dniu 5 listopada br., lecz dowiodła, jak wielkie możliwości kryje w sobie socjalistyczne podejście do pracy zgranego zespołu.

115,5% PLANU LOTÓW

AEROKLUB PODKARPACKI w Krośnie melduje, że dla uczczenia Zjednoczenia Partii Robotniczych — Sekcja Szybowcowa Aeroklubu już na dzień 30 listopada br wykonała 115,5% zaplanowanych lotów szybowcowych na rok 1948, dokumentując tym również pełne zrozumienie dla hasła rzuconego przez szybowników Żaru.

WYMIATAMY!



Oto widzicie dyrektora, który w warsztatach szybowcowych kazał wykonywać meble — do swojego mieszkania...



Benzyna, sklejka i klej — to bez wątpienia rzeczy ważne. Ale ten biurokrata spoza swoich papierków nie widzi człowieka, dla którego powinien pracować

Dużo przychodzi do Redakcji SiM-u listów od naszych Czytelników. Czytelnicy dzielą się z nami swoimi radościami i kłopotami, sukcesami i zmartwieniami. Przeważają listy wesołe i przyjemne: Jurek zakończył w tym sezonie wyszkolenie szybowcowe II stopnia i pisze o planie swej lotniczej pracy. Janek zawiadamia, że jego nowy model lata doskonale i prosi o radę co do niektórych szczegółów konstrukcyjnych. Zbyszek i jego koledzy donoszą, że założyli u siebie w klasie koło Ligi Lotniczej i że mają już 35 członków. A Władek triumfuje: zorganizował w swojej modelarni współzawodnictwo: kto lepiej i dokładniej, a równocześnie prędzej zbuduje nowy model „Zjednoczona" z SiM-u.

Wszystkie te listy są radosne. Czytamy je z przyjemnością i cieszymy się wraz z Jurkami, Jankami, Zbyszkami i Władkami z ich sukcesów.

Lecz są również listy inne. Jeśli redaktor jest zły jak osa, że przystąpić do niego blisko nie można, jeśli nasz „naczelny modelarz" opuścił nos na kwintę i chodzi po pokojach redakcyjnych z ponurą miną, jeśli wreszcie wszystkie koleżanki w redakcji mało nie toną we łzach — wtedy wiadomo, że przyszedł „zły list".

Oto Staszek pisze, że latem ukończył kurs silnikowy w Ligotce, ale nie może teraz odbywać treningów w Aeroklubie, bo tam lata wciąż tylko „pan prezes", jego zastępca i ich znajome panie. Henio donosi, że nie chcą go przyjąć do modelarni, bo nie ma pieniędzy, by pokryć opłatę za materiały. Janusz i jego koledzy pytają, co mają robić: zamknęli u nich modelarnię, gdyż „pan instruktor" powiedział, że „nie opłaca mu się pracować za te marne parę groszy" i założył sobie sklepik. A Tadzio chce założyć koło Ligi Lotniczej, już siedem listów napisał w tej sprawie do okręgu i dotychczas jeszcze nie dostał odpowiedzi.

Czytając te listy wszyscy u nas w redakcji zaciskają pięści i chcieliby bić tego „pana prezesa", który nie daje latać junakom, i kierownika modelarni, który sobie myśli, że modelarstwo jest tylko dla bogatych i „pana instruktora", który się chce majątku dorobić na pracy w lotnictwie i wreszcie tego biurokratę z okręgu Ligi Lotniczej, który spoza swoich papierków nie widzi kłopotów Tadzia. Ale ponieważ bić nie wolno, więc chodzą, złoszczą się i myślą, jak tu zaradzić temu złu.

I w końcu znalazł się na to sposób. Znaleźliśmy go nie my. Znalazła go — Polska Partia Robotnicza.

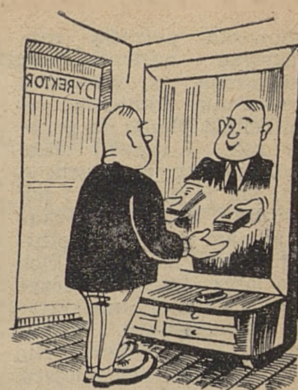
Zdziwicie się zapewne. Wydawało Wam się może, że Partia zajmuje się tylko bardzo ważnymi sprawami politycznymi, gospodarczymi, i gdzie jej tam do kłopotów Tadzia, Henia, Janusza i Staszka. Otóż źle Wam się wydawało.

Partia Robotnicza jest przodującą partią. Prowadzi ona i mobilizuje do pracy cały naród. Prowadzi do wykonania najważniejszych zadań — planu gospodarczego, odbudowy kraju, rozwoju przemysłu, rozwoju kultury, ale poza tym prowadzi ona cały naród do walki z tym wszystkim złem, które się jeszcze u nas poukrywało po kątach.

8 grudnia zjechali się do Warszawy najbardziej czynni spośród tych członków Polskiej Partii Robotniczej, którzy pracują w lotnictwie. Naradzali się oni, jak najlepiej i najszybciej wykonać te wielkie zadania, które w lotnictwie stoją przed nami.

Myślicie, że byli to sami dyrektorzy, naczelnicy i inżynierowie? Skąd! Byli wprawdzie i dyrektorzy, ale byli i instruktorzy szybowcowi, byli naczelnicy, ale także i robotnicy; byli wreszcie inżynierowie, ale nie zabrakło również pilotów sportowych i mechaników.

Mówiło się dużo o różnych sprawach: o współzawodnictwie pracy w warsztatach szybowcowych i o jego pięknych wynikach, o tym, jak prości robotnicy wysunięci na kierownicze



A oto jest kierownik oddziału lotnictwa cywilnego, który jest równocześnie dyrektorem okręgu LL i sam wypłaca sobie pensję



Często tak bywało... Pan prezes latał ze swoimi znajomymi paniami, a junacy SP nie mieli możności treningu w Aeroklubie



stanowiska potrafią rozwiązywać najtrudniejsze zagadnienia, o wynikach wyszkolenia lotniczego w tym roku i planie na przyszły rok. I mówili także o różnych trudnościach, o tym, jak je pokonują i jak niektórzy ludzie przeszkadzają nam w naszej lotniczej pracy. Dla wszystkich było jasne: trzeba skończyć ze szkodnikami, biurokratami, jaśniepanami i spekulantami w lotnictwie. Nie ma u nas dla nich miejsca. Niech to będą najwięksi nawet specjaliści, najlepsi piloci i najbardziej wykwalifikowani urzędnicy. Jeśli z powodu nich nasi chłopcy nie mogą latać, nie mogą budować modeli, nie mogą założyć koła Ligi Lotniczej — wyrzucimy tych panów z naszego lotnictwa.

Są oni naszymi wrogami, wrogami naszego lotnictwa, bo przeszkadzają w jego rozwoju. Obejdziemy się bez nich.

Oto widzicie, jak Partia może dopomóc Waszym kolegom i Wam wszystkim. Lecz czy to znaczy, że my sami możemy teraz odetchnąć z zadowoleniem, z ulgą, uspokoić się i założyć ręce? Nie!

W tej walce ze szkodnikami w naszym lotnictwie musimy wszyscy wziąć udział. Wróg jest chytry. Będzie się przebiegle maskował, będzie udawał niewiniątko, a nieraz tak się ukryje, że trudno go będzie znaleźć i nie będzie wiadomo, kto jest winien. Musicie umieć patrzeć i wyciągać słuszne wnioski. Musicie do nas pisać o tych wszystkich, którzy świadomie przeszkadzają w rozwoju naszego lotnictwa.

A my będziemy Wasze listy drukowali. Niech cała Polska się dowie, kim są ci szkodnicy, biurokraci, spekulanci i jaśniepanowie. Damy sobie z nimi radę.

Właśnie jednoczą się obie partie robotnicze. Zjednoczona Partia jest jeszcze potężniejszą, jeszcze mocniej skupi się wokół niej cały naród, jeszcze szybciej rozwijać się będziemy we wszystkich dziedzinach — także w dziedzinie lotniczej. I na pewno poradzimy sobie ze szkodnikami!

Czekamy na listy. Jesteśmy pewni, że tych ponurych listów, o których pisałem przedtem, będzie coraz mniej. Ale to zależy w dużym stopniu od Was samych.

Rozpoczynamy myśliwskie wymiatanie.

Start!

W WALCE O WYKONANIE PLANU

JERZY KONIECZNY, ppor.



Apel kopalni „Zabrze-Wschód" poruszył wszystkich w Okręgowych Warsztatach Szybowcowych w Jeżowie. Długo debatowali robotnicy, wiele naradzali się majstrzy po skończeniu pracy — ale jakoś nie mogli się zdecydować. Nie wiedzieli po prostu jak zacząć.

Dopiero inicjatywa robotników Warsztatów Doświadczalno - Naprawczych Instytutu Szybownictwa w Białej Krakowskiej postawiła wszystko na nogi.

Trzynastego października br. na zebraniu rady załogowej OWS, koła PPR i PPS wysunęły zdecydowanie projekt pójścia w ślad Białej Krakowskiej. Cała załoga przyjęła go z entuzjazmem. Nie zastanawiano się wiele, czy zobowiązanie okaże się możliwym do wykonania. Nie obliczano szans. Postanowiono: duża seria kilkudziesięciu „Salamander" będzie gotowa 30 grudnia br.

Robota ruszyła z miejsca pełną parą. Robotnicy, majstrzy, technik i inżynier zabrali się ze zdwojoną energią do pracy.

Jednak po trzech dniach opadły wszystkim ręce — na twarzach pojawiło się zwątpienie. Nie dadzą rady!

Magazyn sygnalizował — sklejki starczy jeszcze tylko na trzy dni.

Kilka telefonów — interwencja kierownictwa — nie przyniosło pożądanego rezultatu. Nastały czarne godziny dla OWS. Robotnicy zaczęli żałować — niepotrzebnie się wyrwali. Robota zwolniła tempo i... zdawało się, że już tak zostanie.

Nie wszyscy jednak opuścili ręce.

Edward Fryland — stolarz, stary pracownik lotnictwa jeszcze z Ustianowej, obudził wszystkich z odrętwienia.

— Sami musimy materiał znaleźć — nie oglądać się na innych.

— Trzeba poszukać w terenie — rozejrzeć się po okolicy, gdyż inaczej do niczego nie dojdziemy.

Słowa jego odniosły pożądany rezultat. Stolarz Żulik Zbigniew, który do pracy codziennie dojeżdża rowerem z Dziwiszowa, znalazł w jednym z poniemieckich magazynów dość pokaźny zapas sklejki.

— Telefony — MO i... sklejka znalazła się w krótkim czasie w Warsztatach. Teraz już obliczano ściśle, rachowano, mierzono, kalkulowano — na następny tydzień materiał był zapewniony. Wypad ob. Kokota Andrzeja do Wrocławia i Bydgoszczy przyniósł nowy sukces. Sklejka jako „bagaż osobowy" przyjechała pociągiem do Jeżowa w dostatecznej ilości.

Stało się to przełomowym momentem robotników OWS w walce o wykonanie zobowiązania. Nie wystarczyło im to, że sklejka na całą serię była już w dostatecznej ilości. Każdy przy swoim warsztacie szukał nowej formy pracy. Zdawało się wszystkim, że robota idzie zbyt wolno. I wówczas padło po raz pierwszy wśród robotników słowo — współzawodnictwo. Z początku sami sobie ustalali normy. Nie mało kłopotu miał z tym kierownik techniczny Rudolf Radwański.

Z dniem 1 listopada br. na terenie Okręgowych Warsztatów Szybowcowych w Jeżowie normy zostały wprowadzone oficjalnie.

Wiele było trudności z badaniem próbek klejenia — trzeba było jeździć aż do Wrocławia — hamowało to tok całej pracy. Wspólnym wysiłkiem robotników, majstrów i inżyniera kierownika Warsztatów zbudowano własny aparat do badania wytrzymałości materiałów.

Wybrnięto dzięki temu z wielu trudności.

Twarda, rzetelna praca połączyła wszystkich. Stolarnia zaczęła wyprzedzać tapicernię, montownia lakiernię, a wreszcie wszystkie te działy wyprzedziła żeberkarnia. Pracę usprawniło wprowadzenie szablonów, według których wykonuje się poszczególne części szybowców dokładniej i szybciej.

— Rozumiemy doniosłość naszej pracy — oświadczył ob. Ptak, zatrudniony w ślusarni — rozumiemy, że pracujemy dla siebie, dla swojej przyszłości. Chcemy w pierwszym rzędzie dać lepszy niż dotychczas sprzęt naszej młodzieży — junakom „Służby Polsce".

— Kiedy odwiedziłem Warsztaty 7 grudnia br., do wykonania planu pozostały już tylko 3 szybowce — robotnicy OWS prześcignęli sami siebie — pokonali trudności, ulepszyli system pracy i wygrali walkę. Plan został wykonany przed terminem zobowiązania.

Na zdjęciu: ob. Kupiec Władysław z Okr. Warszt. Szyb. w Jeżowie przy wykańczaniu 72-giej kabinki „Salamander" z dużej serii wykonanej przed terminem na cześć Zjednoczenia Partii Robotniczych.



LUDZIE, KTÓRZY WYPRZEDZILI CZAS

Każdy z Simkarzy zna już osiągnięcia naszego przemysłu — zna kopalnie, huty, fabryki i inne zakłady pracy, które pracują już w nowym roku — w roku 1949. Niejednokrotnie spotkaliście się na szpaltach gazet z nazwiskami ludzi, którzy wyprzedzili czas — dla których rok ma 14 czy 15 miesięcy. A jak w lotnictwie? Czy są tacy?

Zajrzyjmy na chwilę do Okręgowych Warsztatów Szybowcowych w Jeżowie.

W stolarni, gdzie robi się dźwigary, zestawia skrzydła, pokrywa kesony, montuje kabiny i buduje usterzenia — stolarze Płatek Józef członek PPR i Kupryjanowicz Jan z PPS zatrudnieni przy wykonaniu dźwigarów w dniu 7 grudnia br. rozpoczęli prace na rok 1949 budową dźwigarów do nowej serii (50 sztuk) „Salamander".

Janina Zechowska ma 19 lat i jest członkiem ZMP — poprzednio była przodownicą w żeberkowni — teraz pracuje w stolarni. Składa komplet wszystkich usterzeń szybowca, w skład którego wchodzi ster kierunkowy i wysokościowy, lotki, stateczniki pionowy i poziomy. Na ustawienie kompletu normą obowiązującą jest 16 godzin. Żechowska wykonuje tę pracę w ciągu jednego dnia. Dziennie wykonuje więc 160% normy. W chwili, gdy piszę te słowa, wkroczyła już w nowy rok. Kiedy tam byłem (7 XII 48 r.) brakowało jej jeszcze trzech dni do wykonania zobowiązania w ramach czynu przedkongresowego.

* * *

Warsztaty ślusarskie wykonują plan na r. 1949 już od 9 listopada br. W ciągu 27 dni potrafili wykonać w ramach zobowiązania przedkongresowego wszystkie okucia metalowe do „Salamander". Majster ob. Kołsut pokazuje mi najlepszych, którzy w tej chwili prowadzą w wyścigu pracy. Ptak Jan jest najstarszym pracownikiem OWS, pracuje tu już trzy lata; należy do PPS — wykonuje okucia łączące, dźwignie sterów i lotek oraz sterownice. Oto wyniki jego pracy. Na wykonanie 50 sztuk dźwigni lotek ustalona norma wynosi 100 godz. Ptak wykonał tę pracę w ciągu 57 i pół godziny, a więc w 195%. Na wykonanie 25 sztuk dźwigni steru kierunkowego przewidziano 46,5 godziny — wykonał w 27 godzinach — ustanawiając 170% normy. Tę samą normę ustalił również przy wykonaniu okuć łączących.

Najgroźniejszym rywalem, który depce Ptakowi po piętach, jest 23-letni ZMP-owiec Oracz Czesław. Wykonuje on okucia nośne do skrzydeł. 50 sztuk przewidzianych na 175 godzin wykonał w ciągu 100 godzin — 175% normy.

Pytam o zarobki.

— Wykonanie ponad normę zwiększyło mi zarobek miesięczny z 8 000 zł na 12 000 zł — odpowiada Oracz — muszę jednak prześcignąć Ptaka — ciągnie dalej — i „machnąć" 200%.

Do czołówki tych dwóch najlepszych zbliża się szybko Ignacy Muszalik.

Oglądam okucia leżące na warsztacie, przygotowane już do następnej serii szybowców typu „Salamandra" — wykonanie oczywiście pierwszorzędne i solidne — gwarantuje 100 proc. bezpieczeństwa naszym junakom „SP".

* * *

Dla Hanki Górczycówny rok ma 14 miesięcy i 25 dni. Już od 25 listopada br. pracuje na rok 1949. W OWS pracuje przeszło rok. Robi żeberka skrzydłowe i noski do żeberek — wyniki pracy bardzo dobre. Na żeberko norma wynosi 1 godzinę. W ciągu ośmiogodzinnego dnia pracy wykonuje ich 14, osiągając 170% normy. W ciągu 19 minut wykonuje 1 nosek żeberkowy, podczas gdy czas ustalony na to normą wynosi 35 minut. I tu osiąga 157% normy dziennie. Nie może jej dorównać pod tym względem nawet stary spec od żeberek Polański Rudolf, który wykonuje tę pracę od przeszło 15 lat.

To tylko kilku — najlepsi, którzy wyprzedzili czas. Faktycznie cała załoga Okręgowych Warsztatów Szybowcowych w Jeżowie wyprzedziła czas o 17 dni. Zobowiązanie dla uczczenia Zjednoczenia Partii Robotniczych — 75 „Salamander" — wykonane zostało na dzień rozpoczęcia Kongresu 14 grudnia br.

J. Konieczny, ppor.

85 WRCL Telegram (58)

LP 858 JELENIA GORA 51 29 6/12 20 20 —

SKRZYDLATA POLSKA KRAKOWSKIE PRZEDMIESCIE 11 WARSZAWA =.

JEZOW PONIEDZIALEK CHMURA STOJACA KEMPOWNA DWA REKORDY PRZEWYZSZENIE OKOLO TRZY TYSIACE DZIEWIECSET METROW STOP GORA OKOLO TRZY TYSIACE SZESCSET METROW ZLOTE D ZIENTEK ++

REKORD NA ZJEDNOCZENIE

Ten telegram przyszedł do redakcji w chwili opracowywania podwójnego numeru świątecznego. Telegram niezwykle radosny. Powód do radości zupełnie zrozumiały. Okazuje się, że rekordy nie tylko można ustanawiać przy sprzyjających warunkach, ale i można je planować. Nasi najlepsi szybownicy zmobilizowali swe siły dla uczczenia Zjednoczenia Partii Robotniczych. Zaplanowali bicie rekordów,

Ten niezwykły wyczyn polskich szybowników w grudniu br. zasługuje specjalnie na uwagę. Jest on już drugim faktem w realizowaniu planu „trzech piątek".

A oto garść szczegółów naszego korespondenta, który był świadkiem ustanowienia rekordu.

Loty odbyły się w ramach wyprawy doświadczalnej Instytutu Szybownictwa z Bielska pod kierownictwem Adama Zientka, która miała na celu badanie zasięgu i wielkości wznoszeń falowych stojącej chmury, występującej w rejonie Jeleniej Góry.

Irena Kempówna startowała na holu na szybowcu „Sęp" z lotniska Jeleniej Góry. Start nastąpił o godz. 13 min. 50. Odczepienie szybowca nastąpiło na wysokości 1 300 m. Obszar wznoszeń był stosunkowo niedługi. Lot odbywał się w regularnym, bardzo spokojnym noszeniu 0,7 — 1 m/sek. Około godziny 15 minut 45 stojąca chmura, dotychczas dość nieforemna, przybrała charakterystyczny kształt z wyraźną krawędzią od strony nawietrznej.

Niestety, nie udało się naszej pilotce przejść przez czoło chmury, gdyż z powodu zapadającej ciemności z wysokości 4 900 m musiała zejść do lądowania. Wysokość wytracała w locie nurkowym. Cały lot odbywał się w bardzo spokojnych warunkach, prócz paru momentów rzucania poniżej 1 300 m. Lądowanie nastąpiło o godzinie 16 minut 15. Wynikiem około 3 900 m Kempówna ustanowiła kobiecy i krajowy szybowcowy rekord wysokości na szybowcu jednomiejscowym. Drugi lot tego samego dnia, tj. 6 grudnia br., dokonany przez Tadeusza Górę, odbywał się w identycznych warunkach. Start nastąpił o godzinie 14 minut 20. Odczepienie na wysokości 1 450 m w strefie pierwszej fali przy wznoszeniu około 5 m/sek. Na wysokości 5 150 m n. p. m. Góra używał aparatu tlenowego. Z tej wysokości z powodu zmierzchu zmuszony był zejść do lądowania. Wytracał ją korkociągiem. Lądowanie nastąpiło o godzinie 16 minut 18. Wynikiem 3 600 m ponad start Tadeusz Góra zdobył jako trzeci Polak złotą odznakę „D" pilota szybowcowego. W związku z akcją, którą rozpoczęli nasi szybownicy dla uczczenia Zjednoczenia Partii Robotniczych, składamy naszym wyczynowcom serdeczne i szczere życzenia. Specjalny obszerny reportaż w następnym numerze. (kon)



NA CZEŚĆ KONGRESU

INSTRUKTORZY MAŁEGO LOTNICTWA

W przeddzień Kongresu Zjednoczenia Partii Robotniczych, kiedy cała Polska wytęża swe siły dla uczczenia tego historycznego momentu, my instruktorzy miasta Poznania, przedstawiciele małego lotnictwa, składamy zobowiązanie, że dołożymy wszelkich starań, aby na naszym odcinku planową akcją spopularyzować modelarstwo lotnicze wśród szerokich mas młodzieży, a zwłaszcza wśród młodzieży wiejskiej i robotniczej — i podnosząc poziom podwyższyć rekordy krajowe oraz wypełnić luki w tabeli rekordów.

Program nasz przewiduje przede wszystkim:

1. przygotowanie kompletu planów obejmujących całokształt wyszkolenia modelarskiego;
2. na terenie Okręgu zostaną ustalone rekordy wysokości dla modeli szybowcowych oraz dla modeli o napędzie gumowym i motorowym;
3. utworzony zostanie zespół z modelami na uwięzi, dostosowanymi do celów propagandowych i wyszkoleniowych;
4. zorganizowane zostaną zawody korespondencyjne dla kategorii szybowców wyczynowych (FAI);
5. we własnym zakresie zostanie wykonane boisko dla modeli latających na uwięzi;
6. wychowanie młodzieży lotniczej w duchu demokracji ludowej, w duchu ofiarnej i wytężonej pracy dla kraju.

Następują podpisy: Bury Jan, Gadomski Felicjan, Karaban Teodor, Tomaszewski Jan, Zawal Henryk, Degler Bolesław, Jeran Leon, Pawlicki Stanisław, Twardowski Marian.

AEROKLUB ŚLĄSKI

W zrozumieniu dążeń całego Narodu do wykonania i przekroczenia planu trzyletniego, a równocześnie w przełomowej chwili połączenia się obu bratnich Partii Robotniczych, solidaryzujemy się z uchwałą zapadłą dnia 28 października na szybowisku wyczynowym „Żar".

My, szybownicy-sportowcy Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Śląskiego, zobowiązujemy się podczas zimy poczynić odpowiednie przygotowania, a z nastaniem sezonu z całym entuzjazmem wykonać następujący plan na rok 1949:

Junacy PO „Służba Polsce" posiadający II stopień wyszkolenia zobowiązują się przez wzmożoną prace uzyskać stopień III.

Junacy PO „Służba Polsce" oraz piloci treningowi Aeroklubu posiadający III stopień wyszkolenia, postanawiają uzyskać kategorię D pilota szybowcowego.

Piloci wyczynowi Aeroklubu Śląskiego postanawiają: a. Wspólnie z pilotami szybowiska „Żar" oraz całej Polski przyczynić się do poprawienia krajowych rekordów szybowcowych w kategoriach szybowców jedno- i wielomiejscowych, w konkurencjach odległości przelotów, wysokości i szybkości. b. Osiągnąć łączną odległość przelotów 2 000 km. c. Uzyskać IV stopień wyszkolenia.

Kierownictwo Sekcji ze swej strony zobowiązuje się dopomóc do osiągnięcia w tym szlachetnym współzawodnictwie między poszczególnymi ośrodkami jak najlepszych wyników.

AEROKLUB KRAKOWSKI

Na posiedzeniu członków Zarządu Aeroklubu Krakowskiego w dniu 3 grudnia uchwalona została następująca rezolucja: Aeroklub Krakowski wita z wielką radością zjednoczenie obu bratnich Partii, jako gwarancję szybkiej realizacji socjalizmu w Polsce, trwałego fundamentu niepodległości i stałego pokoju w oparciu o ZSRR.

W związku z tym wzywamy wszystkie Aerokluby Regionalne w Polsce do współzawodnictwa pracy i owocnych wyników, ścisłej współpracy ze Zjednoczoną Partią Klasy Robotniczej, Związkiem Młodzieży Polskiej oraz Powszechną Organizacją „Służba Polsce".

Postanawiamy wciągnąć wszystkich kolegów do racjonalnej, planowej i oszczędnej pracy, gospodarki funduszami oraz sprzętem państwowym, podnieść poziom uświadomienia młodzieży lotniczej pod względem politycznym.

AEROKLUB JELENIOGÓRSKI

W dniu 20.11.48 r. na zebraniu Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Jeleniogórskiego powzięto następującą uchwałę: Piloci szybowcowi Aeroklubu Jeleniogórskiego, doceniając doniosłość rezolucji powziętej przez czołowych szybowników Polski Ludowej z okazji zjednoczenia Partii Robotniczych, przyrzekają, że zwiększą swoją wydajność pracy i przyczynią się do podniesienia poziomu szybownictwa polskiego.

Intensywną pracą przygotowawczą stworzymy podstawy do pobicia rekordów krajowych czy też międzynarodowych.

Ze względu na specjalne warunki atmosferyczne — (chmura stojąca) przyrzekamy dołożyć starań, ażeby światowy rekord wysokości na szybowcu dwumiejscowym został pobity przez pilota naszego Aeroklubu.

Zrobimy to wszystko z przekonaniem, że pracujemy dla umocnienia potęgi Polski Ludowej.

SZKOŁA SZYBOWCOWA W TĘGOBORZU

Do licznych placówek lotniczych deklarujących pełną mobilizację sił na froncie odbudowy kraju doszła Żaglowa Szkoła Szybowcowa w Tęgoborzu, której pracownicy w odpowiedzi na wezwanie szybowników Żaru postanawiają:

a. zwiększyć wysiłki dla całkowitej odbudowy szkoły
b. osiągnąć jak najlepsze wyniki w szkoleniu w roku 1949
c. położyć szczególny nacisk na gruntowne wyszkolenie żaglowe
d. stosować planową i oszczędną gospodarkę cennym sprzętem szybowcowym.

Pracownicy Szkoły w Tęgoborzu wzywają wszystkich instruktorów i pracowników pozostałych szkół do szlachetnego współzawodnictwa w pracy na odcinku szybownictwa.

PODCHORĄŻOWIE OSL

Czyn przedkongresowy znalazł również oddźwięk wśród żołnierzy Oficerskiej Szkoły Lotn. Na zebraniu uchwalono następującą rezolucję: „My, żołnierze pododdziału łączności OSL, omawiając sprawę zjednoczenia klasy robotniczej. całkowicie solidaryzujemy się z uchwałami KC PPR i CKW PPS w tej sprawie i idąc za przykładem górników kopalni „Zabrze-Wschód" zobowiązujemy się wykonać do dnia 15 grudnia br. tablice poglądowe i mapy do klas, hasla do świetlic oraz poprawić oceny z poszczególnych przedmiotów".

WSPÓŁZAWODNICTWO PRACY PRZYSPIESZA NASZ MARSZ DO SOCJALIZMU!

w skrócie

10 REKORDÓW POLSKI ustanowili w tym roku nasi szybownicy na Żarze, w tym trzy kobiece. Posiadaczami rekordów są: Zientek, Kempówna i Adamski.

WYSZKOLENIE SPADOCHRONOWE od Ligi Lotniczej przejęła Powszechna Organizacja „Służba Polsce“. Taka uchwała zapadła na zebraniu Zarządu Głównego Ligi Lotniczej na wniosek Prezydium Zarządu Głównego Ligi Lotniczej.

FRANCUSKA PILOTKA Marcelle Choisnette pobiła z 19 na 20 października br. rekord międzynarodowy długotrwałości lotu na szybowcu jednomiejscowym czasem 28 godz. 02 min.

NA WILKI POLUJE z samolotu kazański lotnik S. Grobunow. Utrzymuje on stale łączność z kołchozami na samolocie i ilekroć ujrzy wilki, które pojawiły się niedawno w niektórych rejonach Tatarskiej Repu-



bliki Autonomicznej na trasie jego lotu, strzela do nich z powietrza. Na ten czas zastępuje Gorbunowa przy drążku drugi pilot. W ten sposób Gorbunow zabił 214 wilków.

ZMP-OWCY

PUŁKU LOTNICZEGO „WARSZAWA“...

W jednej z gazetek ściennych Pułku Myśliwskiego „Warszawa“, poświęconej Zjednoczeniu, czytamy takie zdanie: Jak my, żołnierze, możemy uczcić historyczny moment Zjednoczenia Klasy Robotniczej? Jesteśmy przecież sami robotnikami i chłopami w mundurach. My musimy sobie postawić taki cel: żaden z nas w eskadrze nie zasłuży na karę! Dyscyplina u nas nie może szwankować. Zniknąć muszą nagany i kary, a zwiększyć musi się ilość pochwał. Oto jak powinniśmy uczcić Zjednoczenie“. Te parę zdań napisał ZMP-owiec Pułku „Warszawa“, kpr. Kasprzak. I nie tylko napisał — realizuje te słowa w codziennej nauce i pracy w jednostce.

Przewodniczący Zarządu ZMP na terenie jednostki jest sierż. pchor. Stanisław Janczyk, absolwent TSL, ZWM-owiec przed wojskiem.

Już dziś koło ZMP pułku „Warszawa“ może poszczycić się znacznymi osiągnięciami. Hasło współzawodnictwa. rzucone przez ZMP-owców, objęło wszystkie dziedziny nauki i pracy. Zorganizowano koło samokształceniowe. Poza tym postanowili wziąć w swoje ręce sprawę wychowania fizycznego — sprzęt sportowy został już przejęty. Założono również kółko artystyczne, które dało pierwszy występ w dniu Zjednoczenia. Poza tym ZMP-owcy tej jednostki przepracowali jeden dzień przy budowie Wspólnego Domu Partii Robotniczych.

... i TECHNICZNEJ SZKOŁY LOTNICZEJ

ZMP na terenie Technicznej Szkoły Lotniczej istnieje i pracuje już od 1 listopada br. Po przeszło miesięcznym okresie działalności, 13 grudnia br. ZMP-owcy otrzymali legitymacje członkowskie i odznaki, które wręczył im Z-ca D-cy Wojsk Lotniczych, płk Michalak. Chwila ta stała się dla podchorążych powodem szczerego wzruszenia i radości. Wiedzą oni bowiem, że Związek Młodzieży Polskiej jest tą organizacją, która wychowuje nowego obywatela Polski Ludowej.

Pchor. Koliński, dziękując w imieniu wszystkich za wręczenie odznak, powiedział: — „Obowiązki swe wykonywać będziemy jak najsumienniej, przodując w nauce i pracy na każdym odcinku. Będziemy wspólnie kroczyć do wielkiego celu, jakim jest dla nas Polska Socjalistyczna“. Hymnem młodzieży demokratycznej zakończona została część oficjalna.

W drugiej części uroczystości wystąpił zespół artystyczny Koła ZMP, popisując się pieśnią, humorem, recytacją wierszy i orkiestrą. Młodzi artyści-amatorzy zasłużyli sobie na gorące brawa, a niektóre punkty programu, jak wiersz Majakowskiego „Partia“, recytowany przez pchor. Wróblewskiego i groteska „Plan Marshalla“ spotkały się z entuzjastycznym przyjęciem. ZMP-owcom TSL pozostanie dzień ten na zawsze w pamięci.

(kon)

ŻAGLOWA SZKOŁA SZYBOWCOWA W PIŃCZOWIE

Pińczowska Szkoła Szybowcowa, położona tuż obok miasta Pińczowa w woj. kieleckim, posiada doskonałe warunki do masowego szkolenia żaglowego oraz do lotów wyczynowych.

Tereny szybowcowe stanowią wysokie płaskowzgórze długości 12 km, o kącie nachylenia stoku 40 — 50 stopni na obydwie strony, oraz długie przedpola bez przeszkód. Płaskowzgórze stanowi bardzo dobry teren do nauki przelotów zboczowych z lądowaniem na starcie. Znajdujące się w przygotowaniu lotnisko na szczycie zbocza, szerokości 1,5 km, umożliwi zupełne uniezależnienie się od kierunków wiatru, pozwalając na wykonywanie lotów ciągnionych za samolotem i przy pomocy wyciągarki. Obok będącego w budowie lotniska wykończono w roku bieżącym na szczycie zbocza wielki hangar typu „Żar“.

Dobre warunki szkoły pińczowskiej do masowego szkolenia szybowcowego do III i IV stopnia wyszkolenia włącznie potwierdziła w tym roku komisja składająca się z przedstawicieli Dowództwa Lotnictwa, Komendy Głównej SP, Ministerstwa Komunikacji i Urzędu Wojewódzkiego Kieleckiego. W wyniku badań przewidziano do dyspozycji Szkoły 40 szybowców, 2 samoloty, 2 wyciągarki oraz parę wyciągów i wozy transportowe.

Obecnie szkoła pińczowska oprócz odbudowanego budynku administracyjno-mieszkalnego, w którym znajdują się pomieszczenia dla uczniów-junaków, posiada 2 hangary, halę do montowania szybowców oraz dobrze zorganizowane warsztaty szkolne.

Z wiosną przyszłego roku szkoła zapełni się junakami „Służby Polsce“, którzy szkolić się będą w kilku grupach jednocześnie.

WKRÓTCE nastąpi połączenie Stołecznego Okręgu Ligi Lotniczej z Okręgiem Warszawskim.

w skrócie

OLBRZYMI SUKCES odniósł na ekranach kinoteatrów ZSRR wielki radziecki film pt. „Opowieść o prawdziwym człowieku“. Film ten opisuje bohaterskie dzieje beznogiego pilota myśliwskiego Aleksego Meresejewa, Bohatera Związku Radzieckiego. Fragment z książki B. Polewoja pod tym samym tytułem drukowany był w „Skrzydlatej Polsce“ Nr 11 i 12.

ZASIĘG LINII KOMUNIKACYJNYCH krajowych i zagranicznych PLL „Lot“ w porównaniu z rokiem 1947 (6 720 km) zwiększył się o 2 155 km i wynosił w br. 8 875 km.

W SŁUŻBIE POKOJU lotnictwo ZSRR znajduje coraz większe zastosowanie w różnych dziedzinach życia gospodarczego. Pożary wielkich terenów leśnych, wobec których zawodzą wszystkie inne środki, gasi się przy pomocy bomb lotniczych napełnionych chemikaliami podobnymi

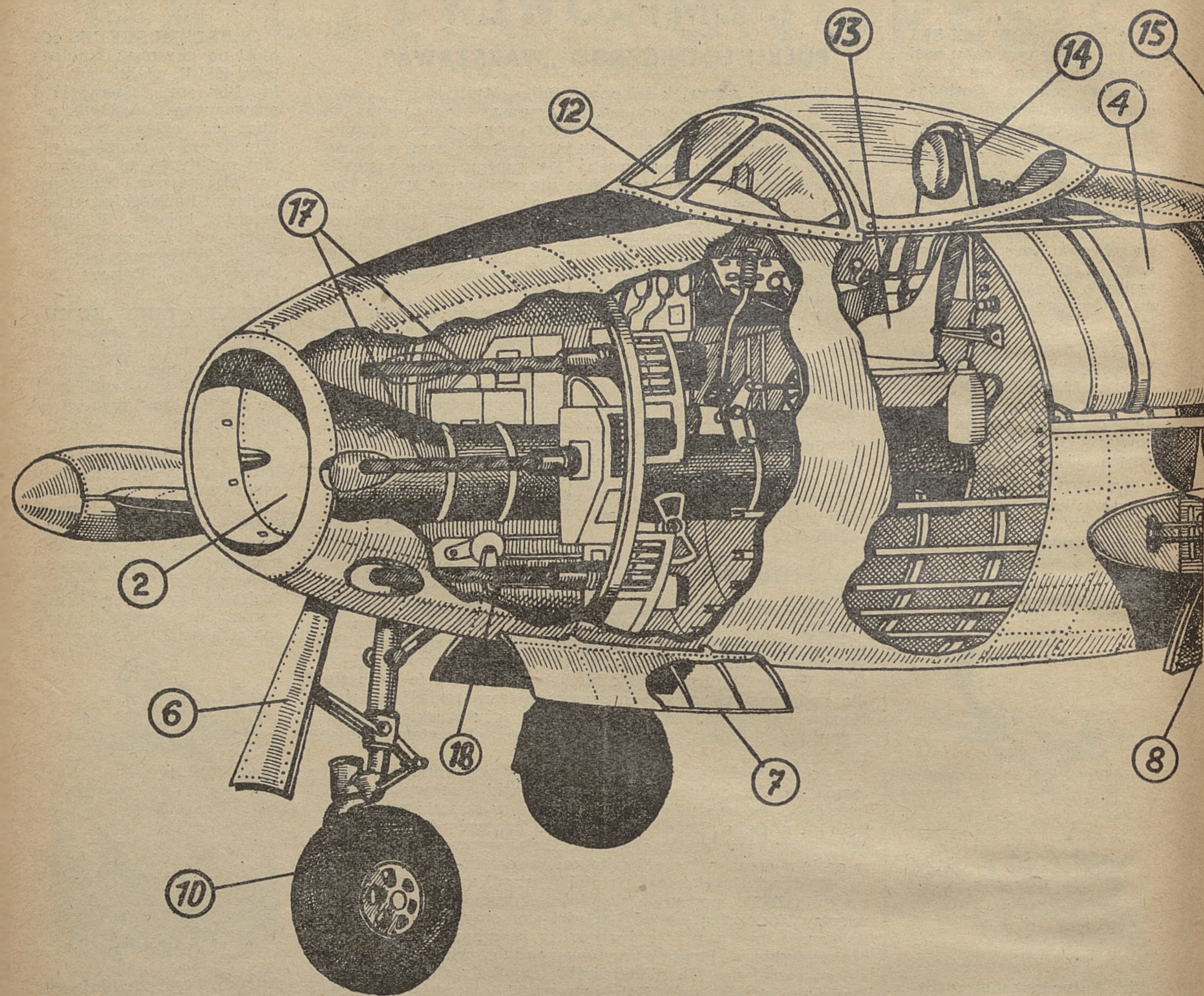


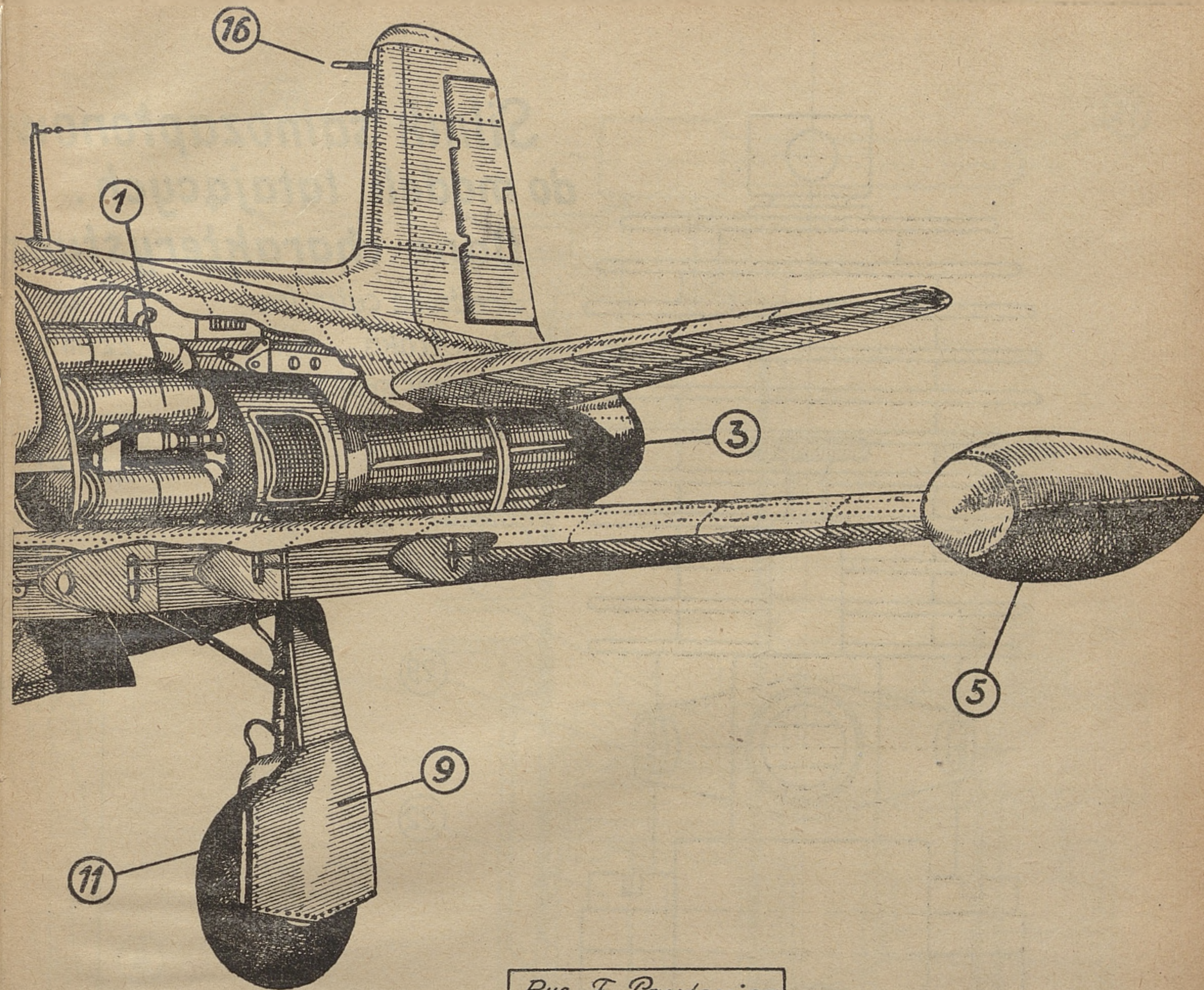
do tych, które znajdują się w gaśnicach. Przy pomocy tych bomb gasi się również pożary torfowisk. Bomby do gaszenia torfowisk rozrywają się jednak w głębi ziemi, ponieważ torfowiska palą się zazwyczaj dość głęboko pod powierzchnią.

CZTERDZIESTOMETROWA WIEŻA spadochronowa w Łodzi jest jedną z największych w Polsce. Dzienna zdolność przelotowa wieży wynosi 300 skoków.

PÓŁTORA MILIONA zł zaoszczędzonych zostało przez przedterminowe wykonanie planu produkcyjnego na rok 1948 w warsztatach szybowcowych Instytutu Szybownictwa w Bielsku. Przyczyniło się do tego przede wszystkim wprowadzenie współzawodnictwa na terenie zakładów.

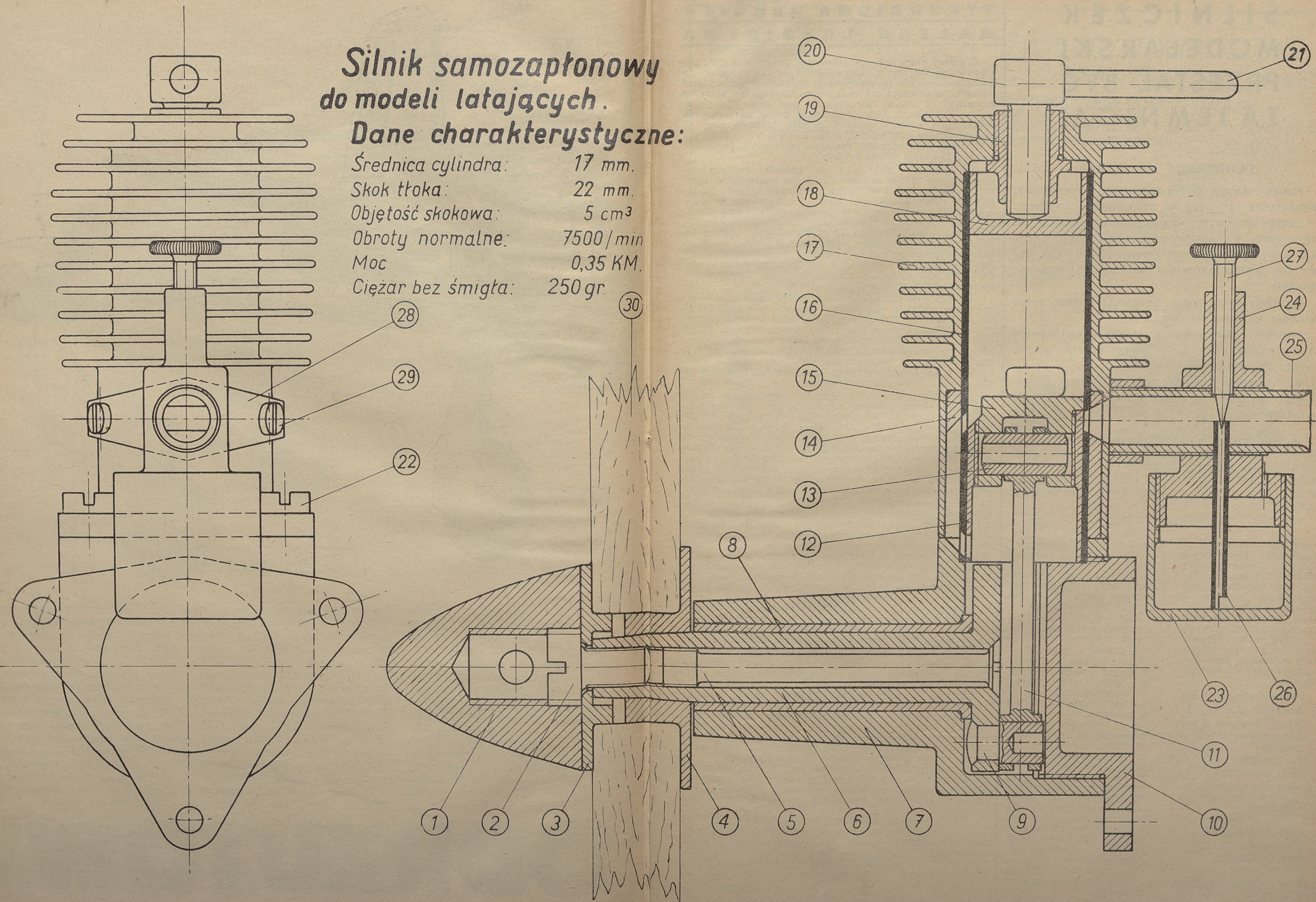
MYŚLIWIEC ODRZUTOWY





Rys. F. Pawłowicz

Samolot myśliwski musi posiadać znaczną szybkość ze względu na swe przeznaczenie i rolę, jaką spełnia w walce powietrznej. Tę cechę, decydującą o jakości myśliwca, posiada rozwiniętą w największym stopniu samolot z napędem odrzutowym, którego schemat widzimy na rysunku. Płatowce tego rodzaju osiągają szybkość około 900 km/godz. Silnik odrzutowy (1) zamieszczony jest w osi kadłuba, co ma ogromny wpływ na zmniejszenie oporów powietrza w stosunku do silników tłokowych, stawiających swą czołową powierzchnią znaczny opór. W miejscu, gdzie normalnie umieszczony jest silnik tłokowy, w samolotach omawianego typu znajduje się wlot powietrza (2). Powietrze to poprzez odpowiednie przewody przechodzi do sprężarki, a następnie komór spalania (1) stanowiących główną część silnika. W komorach spalania następuje utlenienie się paliwa doprowadzonego ze zbiornika (4) względnie ze zbiorników dodatkowych (5). Zbiorniki te są umieszczone na końcach płatów. Po ich opróżnieniu, co następuje w początkowej fazie lotu, zbiorniki (5) odczepiają się automatycznie i spadają. Gazy spalinowe ulatując dyszą wylotową (3) powodują następnie odrzut silnika, a oczywiście i z nim połączonego płatowca. Ze względu na duże szybkości, powłoka płatowca wykonana jest z blach duralowych, znitowanych ze sobą. Do usztywnienia tej powłoki służy szkielet kadłuba, wykonany z duralowych profilów najczęściej o przekroju korytka, natomiast płaty posiadają żebra wykonane jako blachownice. W ten sam sposób co i płaty wykonane są poszczególne klapy, jak np. klapa przedniej osłony podwozia (6). Osłona ta zamyka się samoczynnie przy chowaniu podwozia, zarówno jak i osłona boczna (7) oraz osłony podwozia bocznego (8) i (9). Jak widać z rysunku, podwozie dla tego płatowca składa się z trzech części umieszczonych tak, że jedno koło (10) przy wysuniętym podwoziu podpiera przód kadłuba, dwa zaś koła (11) ustalają położenie płatów. Ma to na celu zachowanie dobrej stateczności i dobrego rozkładu sił, szczególnie przy lądowaniu i starcie. Tego rodzaju podwozie, gdzie koła są szeroko rozstawione i przenoszą siły zarówno z kadłuba jak i płatów, zabezpiecza pewność lądowania i startu przy znacznych szybkościach. Dla zmniejszenia oporów powietrza całe podwozie chowa się tak dokładnie w kadłubie (koło — 10) względnie w płatach (koło — 11), że po zamknięciu osłon podwozia cały płatowiec stanowi jedną, bardzo dobrze opracowaną aerodynamicznie bryłę opływową. Również ze względów aerodynamicznych kabina pilota jest bardzo mało wysunięta z ogólnego obrysu kadłuba. Aby powiększyć i tak ograniczoną widoczność pilota z jego siedzenia (13) cała kabina jest wykonana z materiału przezroczystego jak szkło, a jednocześnie dającego się formować w dowolny kształt. Takim materiałem jest np. plexi. Dla zabezpieczenia pilota od pocisków, szyba przednia (12) jest szybą pancerną, a z tyłu wstawiona jest blacha pancerna (14). Dla pomiarów szybkości rurka Pitot'a (16), umieszczona na stateczniku pionowym, połączona jest z szybkościomierzem na desce przyrządów przed oczyma pilota. Łączność radiowa zapewnia radiostacja odbiorczo-nadawcza, pracująca przy pomocy anteny radiowej (15). Dla natarcia oraz obrony płatowiec zaopatrzony jest w karabiny maszynowe (17) i (18), których lufy wychodzą na zewnątrz z lewej strony kadłuba przez otwory odpowiednio wycięte w powłoce płatowca.


Silnik samozapłonowy
do modeli latających.
Dane charakterystyczne:
Średnica cylindra: 17 mm.
Skok tłoka: 22 mm.
Objętość skokowa: 5 cm³
Obroty normalne: 7500/min
Moc 0,35 KM.
Ciężar bez śmigła: 250 gr.
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

SILNICZEK MODELARSKI PRZESTAŁ BYĆ TAJEMNICĄ!

SILNIKOWCY NA START!

PLANY SILNIKA MODELARSKIEGO, KONSTRUKCJI SPECJALISTY LOTNICZEGO, PRACOWNIKA GŁÓWNEGO INSTYTUTU LOTNICTWA INŻ. JANA STASZKA, ZAMIESZCZONE NA ŚRODKOWYCH STRONACH, ZAPOCZĄTKOWUJĄ DAWNO JUŻ ZAPOWIADANY CYKL RYSUNKÓW WARSZTATOWYCH SILNIKA SAMOZAPŁONOWEGO.

WSZYSCY MODELARZE UZYSKALI DZIĘKI TEMU MOŻNOŚĆ BUDOWY SILNICZKA.

POPRZEZ MOTORYZACJĘ MAŁEGO LOTNICTWA POZNAMY WSZYSCY DOKŁADNIE SILNIK, SERCE KAŻDEJ WSPÓŁCZESNEJ MASZYNY.

PAMIĘTAJCIE, ŻE GRUNTOWNA WIEDZA O MAŁYM LOTNICTWIE TO WSTĘP DO WIEDZY O DUŻYM LOTNICTWIE!

W TYM NUMERZE ZAMIESZCZAMY PLAN OGÓLNY (ZESTAWIENIE) SILNIKA W SKALI DWUKROTNIE WIĘKSZEJ (2 : 1), DLA LEPSZEJ PRZEJRZYSTOŚCI. W NASTĘPNYCH NUMERACH BĘDZIEMY PODAWAĆ KOLEJNO RYSUNKI WARSZTATOWE WSZYSTKICH DETALI.

Zamieszczone rysunki zestawieniowe przedstawiają silniczek samozapłonowy do modeli latających. Został on pomyślany jako konstrukcja możliwa do wykonania jedynie przy użyciu tokarni i wiertarki, bez konieczności spawania i wykonywania kłopotliwych w naszych warunkach odlewów. Dane charakterystyczne są następujące:

Średnica cylindra 17 mm

Skok tłoka 22 mm

Objętość skokowa 5 cm^3

Ilość obrotów 7 500 na minutę

Moc 0,35 KM

Ciężar około 250 g.

Zastosowane paliwo składa się z następujących składników:

Eter	35% lub 50%
Nafta	35% lub 30%
Oliwa silnikowa (letnia)	30% —
Olej rycynowy	— 20%

Opisy wykonania będą podane wraz z rysunkami wykonawczymi poszczególnych części. Wykonanie musi być bardzo staranne i dokładne według podanych instrukcji, ponieważ od tego zależy w głównej mierze praca silniczka.

Silnik składa się z następujących części (patrz rysunek zestawieniowy):

1. Owiewka piasty śmigła; 2. śruba śmigłowa; 3. tarcza przednia śmigła; 4. tarcza tylna śmigła; 5. śruba wypełniająca; 6. wał wykorbiony; 7. karter; 8. panewka; 9. ramię korby; 10. pokrywa tylna, 11. korbowód; 12. tuleja tłoka; 13. sworzeń tłokowy; 14. tuleja przepustowa; 15. dno tłoka; 16. tuleja cylindra; 17. korpus cylindra; 18. tłok kompresyjny; 19. nakrętka kompresyjna; 20. śruba kompresyjna; 21. ramię śruby kompresyjnej; 22. śruba cylindra; 23. zbiornik paliwa; 24. korpus gaźnika; 25. chwyt powietrza; 26. rurka paliwowa; 27. iglica regulacyjna; 28. oprawa chwytu; 29. śruba oprawy; 30. śmigło.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Żegnamy Stary Rok, rok ogromnych osiągnięć w życiu naszego kraju. Jednak w małym lotnictwie przybierał on na przestrzeni swojego 12-miesięcznego żywota częstokroć postać podagrycznego starca czy zasuszonego biurokraty. Często (co nie znaczy, że zawsze) nie wiedział sam czego chce i o co walczy, dużo rzeczy złych nie dowidział, gubiąc się w różnych listewkach i miernej wartości klejach. Żegnamy więc go bez specjalnego żalu wierząc, że ten Nowy Rok — młody, pełen energii i świadomości przemian społecznych przyniesie małemu lotnictwu więcej dobrego.

Od stycznia 1948 roku do grudnia włącznie zamieszczono w SiM-ie 90 artykułów treści modelarskiej ogólnej, 8 planów modeli latających i 7 planów modeli redukcyjnych. Dużo to było czy mało? Bez wątpienia, że mało. Szczególnie planów modeli latających, których ilość planowano na 12, to jest co miesiąc jeden. Zamierzonego planu — jak widać — nie wykonano. W artykułach treści ogólnej pominięto wielokrotnie różne wydarzenia w ruchu modelarskim przede wszystkim ze względów czysto technicznych, jak: brak łączności z ośrodkami modelarskimi, późne zawiadamianie, brak miejsca w numerze itd. Wina jest obustronna — ośrodków modelarskich i redakcji.

W roku 1949 podobna sytuacja nie powinna mieć miejsca i mam nadzieję, że potrafimy podawać **wszystkie** krajowe wydarzenia w ciągu całego roku, przy życzliwej współpracy wszystkich modelarzy i tych siedemdziesięciu dwóch instruktorów zatwierdzonych przez Ligę...

Od czerwca br. na szpaltach „Kroniki" poruszaliśmy najrozmaitsze sprawy dotyczące pośrednio i bezpośrednio małego lotnictwa. Dawaliśmy rady, krytykowaliśmy, pochwalaliśmy dobrą robotę, informowaliśmy.

W niektórych wypadkach „Kronika" pomagała, w innych była tylko przysłowiowym „grochem o ścianę" zatwardziałego biurokratyzmu. Starałem się na konkretnych przykładach wykazać, gdzie tkwi zło, gdzie znajdują się czynniki hamujące rozwój naszego lotnictwa. I jeżeli pisaliśmy, że instr. Jastrzębski nie dostarczył nam planu, to nie dlatego, że mieliśmy do niego osobiste pretensje. Nie. Bardzo go jako instruktora cenimy i należy do naszych sojuszników. Fakt ten zamieściliśmy tylko dla przestrogi innym, dla wyrobienia wśród modelarzy cnoty punktualności i słowności.

Jeżeli wspominaliśmy o słynnej już wieżyczce spadochronowej w Warszawie, to tylko dlatego, że uważamy, iż sprawa ta nie została załatwiona jak należy, że ktoś przeszkadza. Wieżyczki do tej pory nie ma — to chyba potwierdza naszą opinię wbrew zapewnieniom ob. Zająca, wbrew obietnicy remontu w przeciągu 3 miesięcy... (!)

Gdy pisaliśmy o RTPD, o dyrektorach, o Gryglickim, nie rozchodziło nam się o to, że Gryglicki jest blondynem, a my lubimy blondynów, tylko o przykładowe wykazanie co jest źle robione i co należy naprawić...

Niestety, nie wszyscy ludzie zrozumieli nasze intencje i zamiast walczyć ze wskazanymi błędami, naprawiać je — walczyli z krytyką, usiłując wszelkimi środkami wybielić swoją „nieskalaną" opinię. Ten sposób nie prowadzi do celu.

Krytyka nasza zaostrzy się jeszcze bardziej w roku przyszłym i spodziewać się należy, że nie znajdziemy takiego dyrektora prezesa czy innego pracownika, który będzie chciał walczyć tylko z krytyką...

Jednym z wielu zadań „Kroniki" będzie zaostrzona walka o modelarstwo dla mas. Będziemy bili w biurokratów, zacofanych wyznawców starych tradycji urzędowych, w instruktorów - nierobów, w przodowników modelarskich nie dobierających uczniów ze sfer robotniczych i chłopskich, a idących po linii najmniejszego oporu, i szukających swoich pupilków wśród drobnomieszczaństwa.

Będziemy walczyć o modelarstwo dla mas w najszerszym tego słowa znaczeniu; o plan pracy dla wszystkich ośrodków, o plan wydawniczy, wreszcie o włączenie w plan produkcji państwowej materiałów potrzebnych do budowy modeli...

Czy to wszystko się uda?

Uda się, gdy na stanowiskach instruktorów i przodowników będą ludzie postępowi, rozumiejący ważność przemian społecznych. Ludzie, którzy będą pomagali zbudować na swoim odcinku modelarskiej pracy nie barykady, a stopnie ułatwiające drogę małemu lotnictwu do mas ludowych.

Obserwator

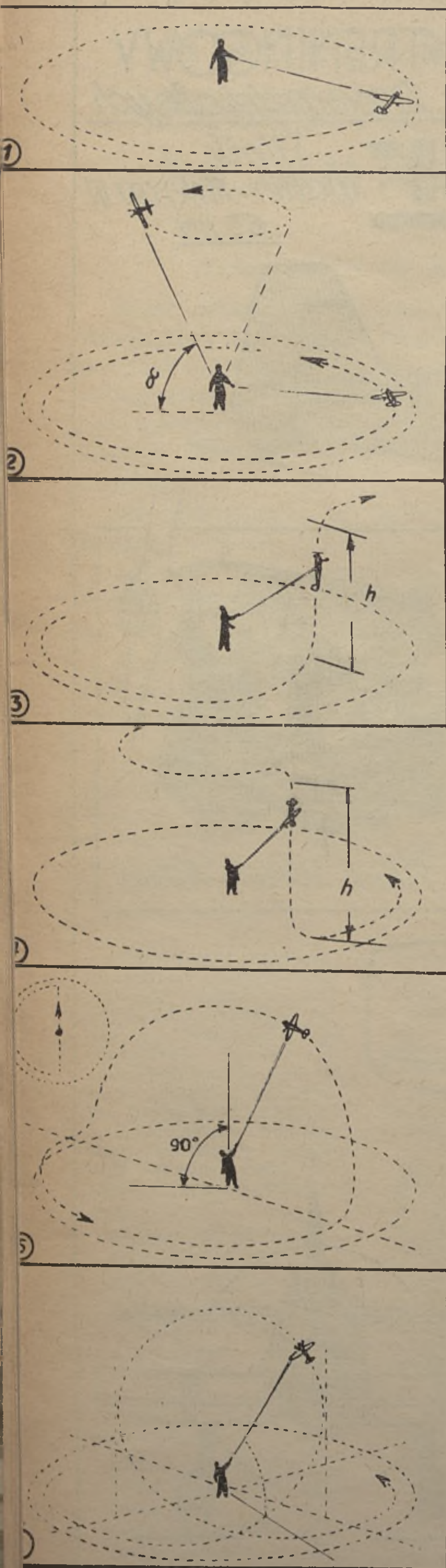


SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY
Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych

„ZUCH"

SKALA 1:50

Silnik
Walter-Mikron III
65 KM



AKROBACJA

PAWEŁ ELSZTEIN, ppor.

Ile figur akrobacyjnych może wykonać samolot, a ile model na uwięzi?...

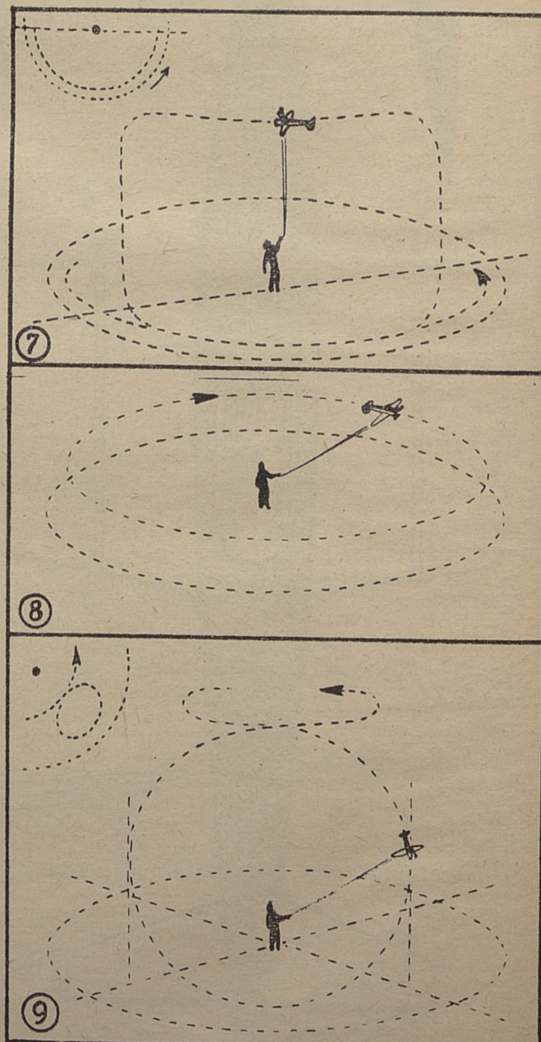
Policzyć wszystkie możliwe figury akrobacji lotniczej, to nie łatwe zadanie. Posługując się dostępnym mi materiałem naliczyłem tylko 61, takich elementarnych, bez figur specjalnych. A możliwości akrobacji modelu na uwięzi? Wydawać by się mogło, że model tego typu, ograniczony linkami sterowniczymi, ma bardzo niewielkie możliwości. Tymczasem okazuje się, że jesteśmy w stanie wykonać piętnaście ewolucji, właśnie tym uwiązanym modelem. Tu trzeba byłoby przypomnieć wszystkim modelarzom, którzy będą brali udział w Ogólnopolskich Zawodach Modeli na Uwięzi, aby wymyślili jeszcze obszerniejszy program, niż zamieszczony poniżej. Również komisjom sędziowskim warto by polecić opracowanie programu standartowego z odpowiednią punktacją, na przykład, za czas wykonania czy trudność, jak to ma miejsce w zawodach lotniczych.

* * *

— No, ale zbliża się czas startu. Zamierzony i starannie przestudiowany program akrobacji mamy spisany na kawałku papieru (starzy piloci też tak robią, przyczepiając kartkę na desce przyrządów pokładowych).

...Silnik na pełnych obrotach, odpowiedni zapas paliwa, pół okrążenia twardego boiska, oderwanie modelu od ziemi (rys. 1) i wykonujemy skręt o małym promieniu ustawiając linki nad głową pod kątem 45 lub 60 stopni (rys. 2). Wszystko zależy od wprawy i od bezwietrznej pogody. Ilość okrążeń dowolna, w zależności od czasu na pokaz. Świeca w gwarze lotniczej oznacza szybki pionowy lot, w celu zyskania wysokości. Wysokość „h" (rys. 3) zależy od długości linek *. Teraz lot w ostrym skręcie. Dwa, trzy obroty i prostopadły lot nurkowy (zwany niegdyś pikowaniem, od francuskiego słowa pique). Trzeba przy tym bardzo uważać, aby nie rozbić modelu o ziemię, a w samą porę wyrównać sterem ** (rys. 4). Obecnie z lotu poziomego wyrywamy model w górę prowadząc linki 90 stopni w stosunku do poziomu, a więc pod kątem prostym. Model wykona lot po kole w płaszczyźnie pionowej. Coś w rodzaju przewrotu Immelmanna. Lot odbywa się tylko w połowie koła, jak widać na rys. 5. Figurą bardziej skomplikowaną jest ta, którą widzimy na rys. 6. Skrzyżowane połączenie przewrotu i opisanie koła pod pewnym kątem do osi modelarza.

Wyżej opisana akrobacja należała do



* Najczęściej stosowana długość linek przy akrobacji 15—21 metrów.

MODELI NA UWIĘZI

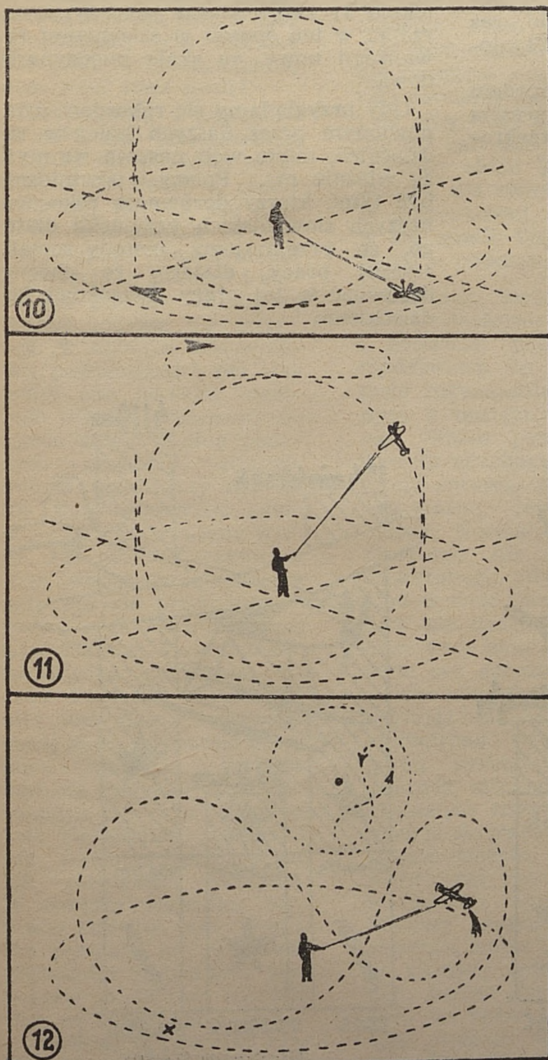
FELIKS PAWŁOWICZ

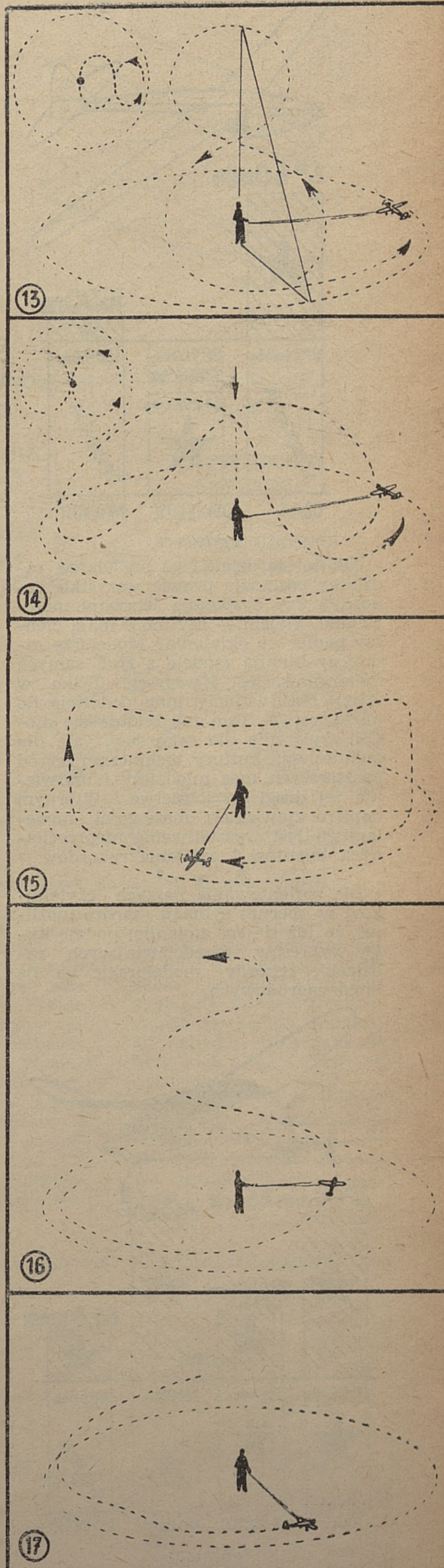
normalnej, ale teraz... Uwaga! Przechodzimy na plecy! Loty tego rodzaju wymagają nie tylko specjalnego zbiornika paliwa, ale również i modelu, który potrafi się utrzymywać w locie na plecach. Na rysunku 7 widzimy wywrót na plecy, wykonany przy pomocy pokazanej ewolucji. Obecnie możemy wykonać popisowy lot po kręgu—na plecach, nie zapominając o „poduszeniu" steru wysokości (patrząc na model w normalnej pozycji) dla zwiększenia kąta natarcia i tym samym utrzymania modelu w powietrzu (rys. 8). W dalszym ciągu kręcimy akrobację plecową. Pętla i skręty, reszta widoczna na rys. 9.

Na rysunku 10 — klasyczna pętla z lotu plecowego. Dużo trzeba mieć wprawy, aby nie pomylić kolejności ruchów sterem wysokości i wejść w figurę odwrotną, jak na rysunku 9 (patrz rys. 11). A teraz ósemka — raz lot plecowy, raz normalny. Bardzo trudne (rys. 12). Zacieśniamy wiązania ósemki przenosząc ją w górę (rys. 13). Ósemkę z wywrotami widzimy na rys. 14, a na rys. 15 lot plecowy w półkolu ze wznoszeniem i nurkowaniem. Esem z lotu plecowego (rys. 16) wracamy do położenia normalnego, wytracamy wysokość i lądujemy na trzy punkty...

Uff — w głowie się kręci, krzyż i ręce bolą, jak po prawdziwej, samolotowej akrobacji... O ile silnik wytrzymał i nie stanął ani razu, wszystko w porządku.

A zatem — szykujemy własny program akrobacji na najbliższe zawody!

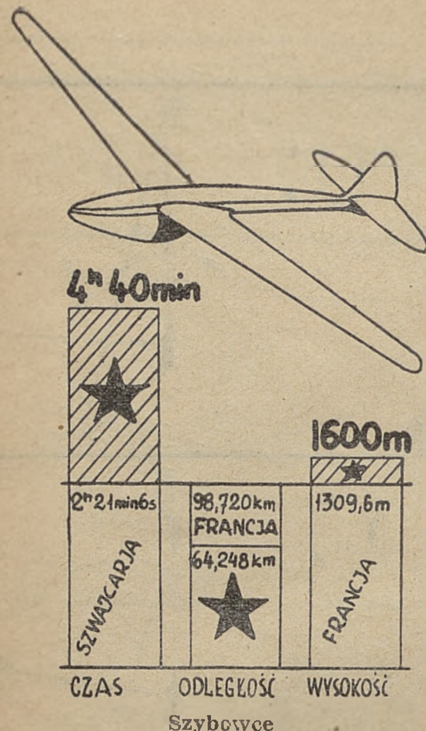




** Określenie „wyrównać", „podusić", „ przeciągnąć" zaczerpnięto z gwary lotniczej. W modelu na uwięzi wykonujemy następujące ruchy rączką sterowniczą: Górna część rączki „do siebie" (przechylenie „na siebie"), ster wysokości wychyla się do góry — model wznosi się. W wypadku odchylenia rączki „od siebie" powodujemy ruch steru wysokości w dół, czyli nurkowanie. Umiejętność sterowania podczas akrobacji polega na szybkiej orientacji w kolejności ruchów. Na przykład do pętli rozpędzamy model po kręgu, następnie lekko „poduszamy" i przez ściągnięcie rączki wykonujemy pętlę. Gdy model znajduje się na plecach, płynnie wyrównujemy ster do poziomu — i w międzyczasie model wraca na pozycję wyjściową. Dużą rolę przy tego rodzaju lotach odgrywa nadmiar mocy silnika, jaką rozporządzamy i z tym należy się przy akrobacji liczyć.

Bliższe szczegóły o sterowaniu opisaliśmy w n-rze 2 (SiM z 1947 r.).

MIĘDZYNARODOWE REKORDY MODELARSKIE

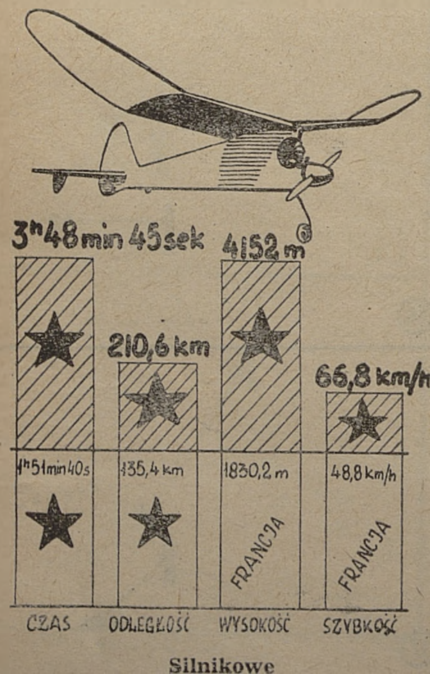


Szybowce

Jak to się dzieje, że modelarze radzieccy posiadają prawie wszystkie rekordy? Czy dysponują lepszymi materiałami, klejem — czy może mają cieńszy papier do oklejania? Modelarze radzieccy budują modele z tych samych materiałów, co i wszyscy. Tylko w ZSRR obserwujemy inne podejście do modelarstwa. Tam nie buduje się modeli wyłącznie dla rekordów, ale dla podniesienia kultury technicznej wśród najszerszych mas młodzieży i ułatwienia jej drogi do lotnictwa. Wtórnym dopiero zjawiskiem masowości modelarstwa jest wyszukiwanie nieprzeciętnych talentów i ustalanie rekordów.

* * *

Dla zorientowania naszych czytelników w obecnej sytuacji (bardzo możliwe, że już się coś zmieniło) podaję kilka wykresów przedstawiających radzieckie rekordy modelarskie na tle międzynarodowych.



Silnikowe

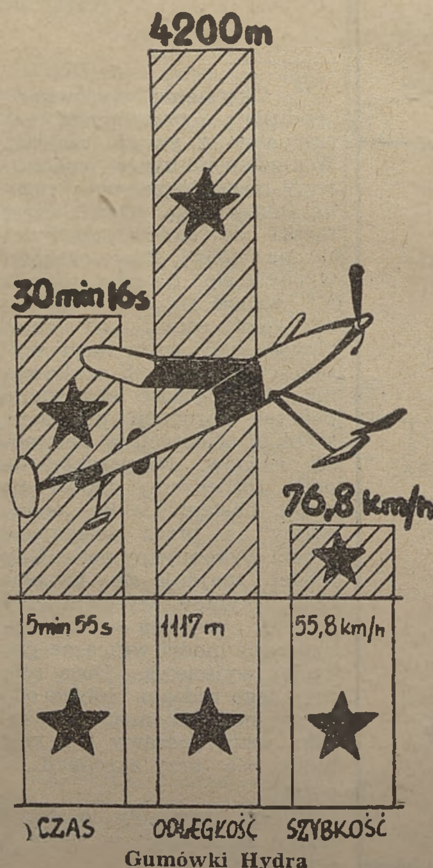
Rysunki modeli objaśniają, do jakiej kategorii należą wyniki. Międzynarodowe rekordy radzieckie przedstawiono procentowo w stosunku do dawnych rekordów międzynarodowych. Z wysokości słupków zakreskowanych można naocznie przekonać się o wielkości rekordów. Rekordy ZSRR oznaczono gwiazdą. Jak widać, Związek Radziecki pobił dużo własnych rekordów i za wyjątkiem dwu, będących w posiadaniu Francji i Anglii, wszystkie możliwe należą do ZSRR.

Do wielkiego sukcesu modelarzy radzieckich przyczyniły się niewątpliwie ostatnie Wszechzwiązkowe Zawody w Silikatnaja (12—19 sierpnia bieżącego roku).

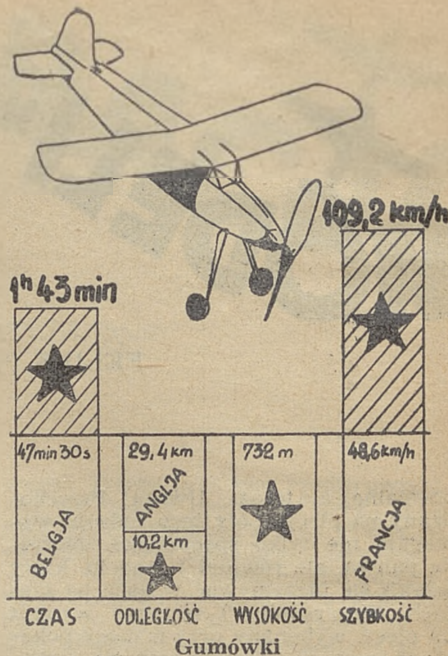
Przyjrzyjmy się po kolei wykresom. W kategorii modeli szybowców widzimy ciekawy wynik długotrwałości lotu, uzyskany przez model Artiuchowa. Dotychczasowy rekord Szwajcara, Haslacha, został pobity prawie dwukrotnie. Podczas tegorocznych zawodów w Silikatnaja Heldur Meelak przewyższył rekord wysokości Francuza, Bouguereta, o 300 m.

Nowym jest rekord wysokości w kategorii modeli kadłubowych, po raz pierwszy ustanowiony przez ZSRR (model Lubuszkina).

W kategorii hydroplanów z napędem gumowym wszystkie rekordy, zresztą radzieckie, zostały poważnie przekroczone.



Gumówki Hydra

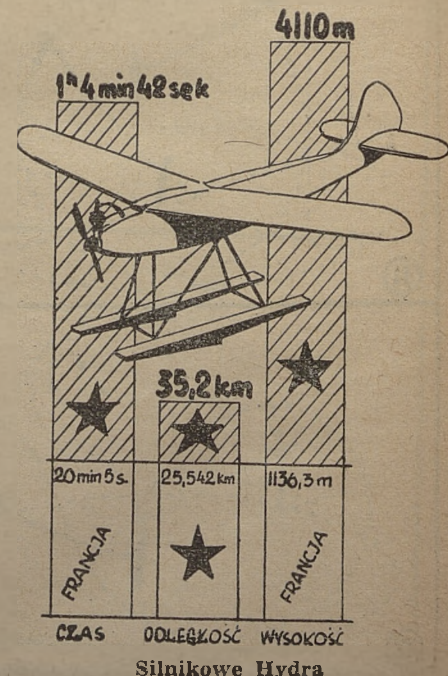


Gumówki

Podobną sytuację widzimy na dwóch ostatnich wykresach w kategorii modeli silnikowych — lądowych i hydroplanów. W obu wypadkach przekroczono czterokrotnie (we wszystkich konkurencjach) dotychczasowe rekordy francuskie. Przy okazji warto podkreślić, że — na przykład — na ostatnich zawodach w Silikatnaja przewyższono (około 11 razy) własne rekordy, stwarzając w ten sposób w szlachetnej rywalizacji nowe, na skalę międzynarodową.

Gdy przyglądamy się rekordom ustanowionym przez naszych kolegów radzieckich, mimo woli nasuwa się myśl, że właśnie my, Polacy, powinniśmy być tymi, którzy dorównają rekordom naszych słowiańskich przyjaciół dlatego, że przejmujemy metody socjalistycznj pracy, dlatego, że chcemy dorównać w tej pracy Związkowi Radzieckiemu.

P. E.



Silnikowe Hydra

MODEL AKROBACYJNY NA UWIĘZI

Po przeczytaniu „Akrobacji“ na stronie 632 „SiM“ każdy z młodych lotników nabrał z pewnością ochoty do zbudowania modelu akrobacyjnego. Dla tych właśnie, którzy mają zamiar kiedyś kręcić akrobacje na prawdziwych samolotach, podaję nieco wiadomości o zasadach konstruowania modeli akrobacyjnych na uwięzi.

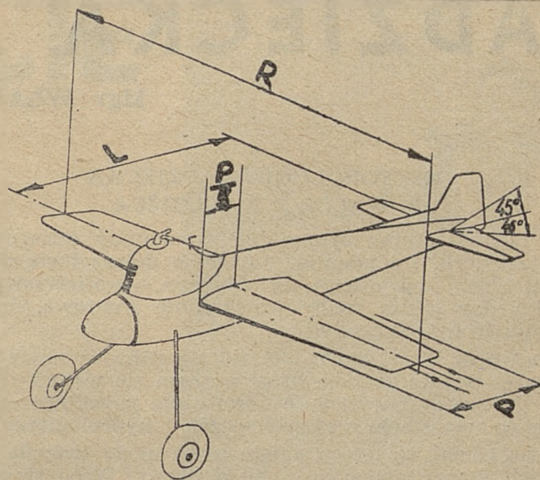
Aby nie zatruwać modelarzom świąt wzorami matematycznymi, podaję proporcję modelu akrobacyjnego, uznane do chwili obecnej za najbardziej celowe. Jak wyglądają te proporcje pokazano na rysunku, a w praktyce obliczenia przedstawiają się następująco (tabliczka mnożenia wystarczy!). Na wstępie ustalamy rozpiętość **R** projektowanego modelu, która na równi z powierzchnią skrzydeł zależna jest od wielkości, mocy i ciężaru silnika. Czym silnik posiada większą moc w KM i pojemność, tym większą rozpiętość i powierzchnię może mieć nasz model.

Przy silniku o pojemności do 2 cm^3 powierzchnia skrzydeł nie powinna przekraczać 10 dcm^2, a ciężar całkowity modelu 400 gramów. Dla silnika 10 cm^3 przyjmujemy maksymalną powierzchnię 20 dcm^2 i ciężar 900 gramów. Liczby są podane jedynie dla orientacji w doborze odpowiedniej powierzchni i nie stanowią one jakiegoś idealnego wzoru. Obliczamy obecnie dalej, według podanych proporcji. Rozpiętość **R** ustaliliśmy np. na 600 mm, głębokość płata (**P** = 20% **R**) wyniesie wtedy 120 mm. Otrzymamy więc powierzchnię skrzydła przy obrysie prostokątnym równą 7,2 dcm^2. Ramię **L** = 270 mm. Powierzchnia statecznika poziomego 1,8 dcm^2. Ponieważ najkorzystniej jest dawać powierzchnię steru wysokości o połowę mniejszą, wypada nam na ruchomą część statecznika 0,9 dcm^2. Rozpiętość statecznika wysokości nie powinna przekraczać 2/5 rozpiętości skrzydła. W naszym wypadku wyniesie ona 240 mm. Wynik ten pozwala na obliczenie głębokości statecznika wysokości = 75 mm (po 37,5 mm na statecznik i ster).

Wielkość statecznika kierunkowego ustalamy, otrzymując do dyspozycji z obliczeń 1 dcm^2. To byłoby wszystko z podstawowych — szkieletowych obliczeń. Pozostaje jeszcze układ skrzydła. Z reguły stosuje się w modelach akrobacyjnych, podobnie zresztą jak i w niektórych samolotach, profil symetryczny lub dwuwypukły (patrz wybór profilów w SiM-ie nr nr 18 (1946), 34 (1947), 40 i 48 (1948), np. CAGI i NACA. Najkorzystniejszym okazał się w praktyce układ średniopłata, rzadziej górnopłata lub dolnopłata.

Położenie środka ciężkości w 1/3 głębokości płata przed ramieniem dźwigni sterującej. W ten sposób model będzie miał większą tendencję do lotu nurkowego. O tym należy pamiętać przy oblatywaniu! Profil stateczników tworzy płaska płytka sklejkowa lub balsowa zaokrąglona z przodu i spiłowana ostro na tylnej krawędzi. Wychylenie steru wysokości dla łatwiejszego sterowania (większa siła na sterze) ustalamy na 45° w dół i do góry. Ster kierunkowy lub też cały statecznik wychylamy około 30° na zewnątrz, dla zwiększenia siły odśrodkowej i napięcia w ten sposób linek sterowniczych podczas lotów.

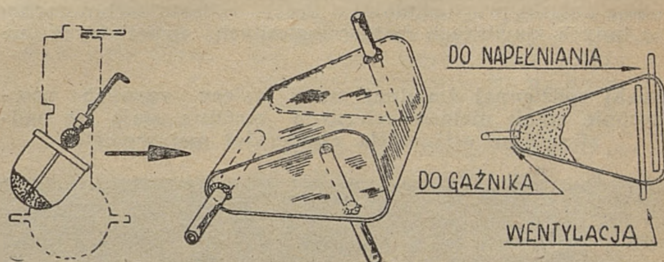
Ustalenie kształtów modelu, zabudowanie silnika i podwozia pozostawiamy modelarzom do samodzielnego rozwiązania. (W jednym z następnych numerów SiM-u podamy plan modelu akrobacyjnego). Osobną sprawą, bardzo jednak ważną, jest zbiornik paliwa. Normalny zbiornik fabryczny nie nadaje się do akrobacji, gdyż na przykład w locie plecowym paliwo nie dochodzi do gaźnika. Przy locie szybkościowym bez akrobacji można zawsze sobie dopomóc przekręcając taki zbiornik na zewnętrzną stronę skrętu (patrz rysunek) — wtedy, wskutek siły odśrodkowej, mieszanka znajduje się na spodzie zbiornika pod przewodem ssącym. Sposób ten jednak nie ratuje sytuacji w modelu akrobacyjnym. Musimy zastosować taki zbiornik, który teoretycznie w każdym położeniu modelu będzie dostarczał paliwo do gaźnika. Zbiornik tego rodzaju widzimy na rysunku. W tym wypadku



GŁĘBOKOŚĆ PŁATA P = 20% R

RAMIĘ L = 40 — 45% R

POWIERZCHNIA STATECZNIKA WYSOKOŚCI	= 25%	POWIERZCHNI SKRZYDEŁ
POWIERZCHNIA STATECZNIKA KIERUNKOWEGO	= 55%	POWIERZCHNI STAT. WYSOKOŚCI



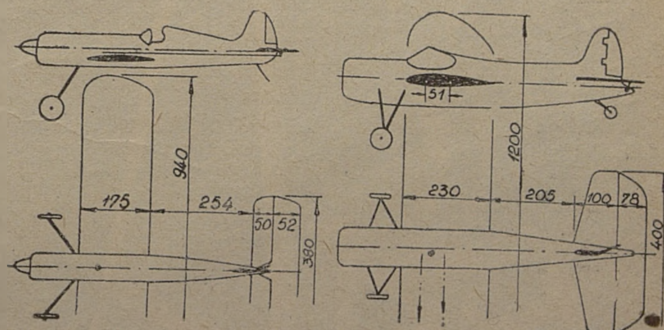
Specjalny zbiorniczek do modeli akrobacyjnych

zbiorniczek wykonany jest z celuloidu. Cały dowcip polega na umiejętnym rozstawieniu rurek. Proszę spojrzeć na rysunek, który wystarczająco tłumaczy działanie zbiornika. Wystające rureczki łączymy przewodem gumowym z gaźnikiem zatykając zawsze tę rurkę, która służy do napełniania.

Podczas lotów akrobacyjnych pożądane jest umieszczenie pod zbiornikiem na dnie kadłuba porowatej gąbki gumowej, która zapobiegnie nadmiernemu ochlapaniu modelu mieszanką paliwa i tworzeniu się brzydkich zacieków na pokryciu.

Na zakończenie podaję dwa szkice zagranicznych modeli akrobacyjnych, które zajęły pierwsze miejsca w zeszłorocznych zawodach. **P. E.**

Przykłady proporcji modeli akrobacyjnych



RADZIECKA ARMIA POGODY

Mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

V

METEOROLOGIA RADZIECKA W WALCE Z NAJEŹDŹCĄ

Uprzednio sztaby operacyjne zatrudniały oficerów piechoty, artylerii, intendentów... obecnie dołączył się do nich jeszcze jeden typ oficera sztabowego — oficer-synoptyk. Jego koledzy śledzą ruchy wojsk, linię frontową, on bada położenie frontów pogody.

Do wojsk frontowych dołączył się również nowy rodzaj wojska — wojsko pogody, które porusza się wraz z ruchami wojsk liniowych i wykonuje obserwacje pogodowe oraz instaluje polowe stacje meteorologiczne i hydrologiczne.

Wróg chciał, by tereny zajęte przez niego świeciły na radzieckich mapach pogody — białą plamą. Wróg strzegł tajemnicy położenia wyżów i niżów wiedząc, że jest to równie ważne, jak wiadomości o rozlokowaniu wojsk.

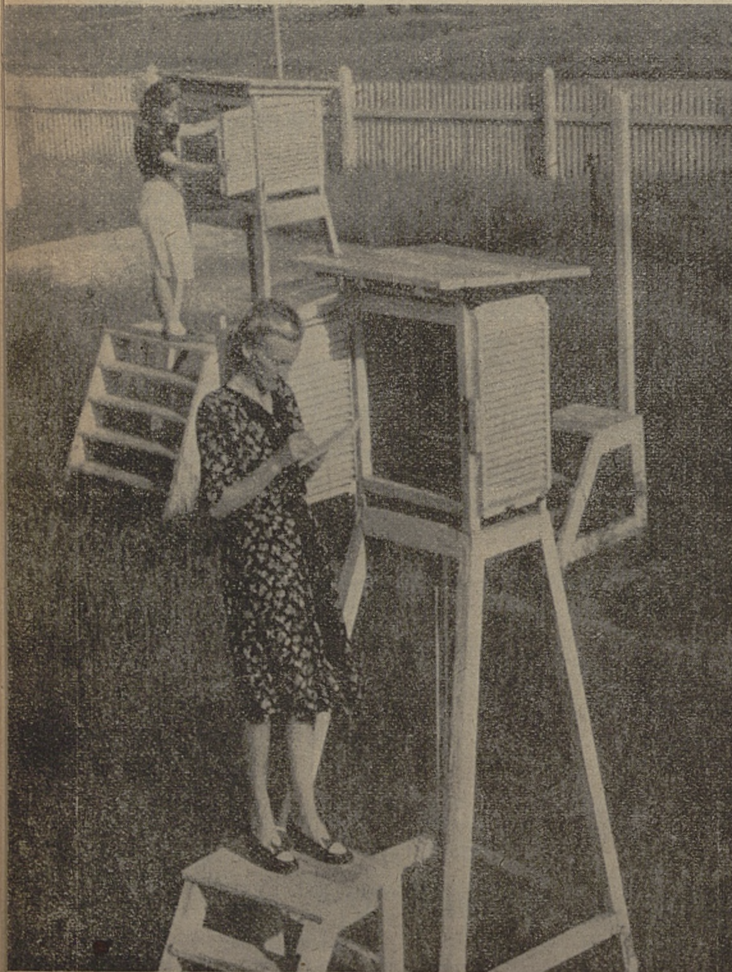
Lecz znalazł się i na to sposób. Oto radzieckie samoloty meteorologiczne, zaopatrzone w meteorografy, leciały ponad teren wroga badać stan atmosfery. Samoloty te, często pod ostrym obstrzałem wroga, zniżały się tuż nad ziemię, zataczały koło, znów wzbijały się wzwyż i wracały czym prędzej do bazy wyjściowej, by przekazać zebrane wiadomości o pogodzie. Wiadomości te zużywali meteorolodzy celem podwyższenia dokładności przewidywań.

Lotnik radziecki wierzył w komunikaty meteorologiczne i dlatego śmiało leciał poprzez mgłę i burzę wiedząc jaki jest ich zasięg i natężenie.

Lotnik radziecki wywdzięczał się kolegom meteorologom robiąc notatki propagandowe o ilości i rodzaju zachmurzenia i o innych zjawiskach meteorologicznych, napotkanych na trasie lotu, oraz przekazując te wiadomości przez radionadajniki pokładowe.

Między meteorologiem radzieckim a jego kolegą lotnikiem istniała ścisła współpraca i wzajemna wymiana usług.

Dzięki codziennej żmudnej pracy tysięcy znanych powszechnie stacji meteorologicznych możliwe stają się nadzwyczajne osiągnięcia radzieckiej meteorologii.



UWAGA — WODA!

Wiemy, że przedwojenny „PIM" (Państwowy Instytut Meteorologiczny) przeobraził się po wojnie na „PIHM"—na Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny, ze—słowem — nastąpiło organiczne połączenie „służby pogody" ze „służbą wody". Nie inaczej rzecz się ma i w Związku Radzieckim, gdzie obie pokrewne służby pracują pod wspólnym kierownictwem.

Jakie cele i zadania miała służba hydrologiczna w okresie zmagań wojennych? Zorientujmy się w nich na kilku przykładach.

Oto stacje wodowskazowe na jednej z rzek w okolicach Leningradu nagle zaczynają wskazywać szybki spadek poziomu wody, nie usprawiedliwiony bynajmniej stanem pogody. Hydrolodzy podnoszą alarm — wróg szykuje zasadzkę. Istotnie, załogi samolotów zwiadowczych, wysłane ponad górny bieg rzeki, opanowany przez Niemców, stwierdziły, że wróg szykuje na rzece tamy w celu zalania wojsk radzieckich rozłożonych na niskim brzegu rzeki. Podstęp wroga dzięki czujności radzieckiej służby hydrologicznej wydał się — wojska zostały na czas ostrzeżone i uratowane od zagłady.

TAJEMNICA LODOWYCH MOSTÓW

Nieraz zdarzało się, że pancerne kolumny wojsk radzieckich przedostawały się na drugą stronę rzeki po lodzie, który, zdawałoby się, nie powinien wytrzymać ciężaru czołgów. Wypady te zaskakiwały Niemców, niosąc im śmierć i zniszczenie. Tajemnica tkwiła w tym, że jeśli chcemy, by grubość lodu szybko wzrosła, musimy usunąć zeń pokrywę śnieżną, która niby ciepły płaszcz chroni lód przed oziębieniem. Już w przeciągu trzech dni po usunięciu pokrywy śnieżnej z trasy przewidywanej drogi lodowej, lód, który załamywał się pod ciężarem samochodów, stawał się tak gruby, że mogły po nim przeprawiać się czołgi.

„DROGA ŻYCIA"

W Związku Radzieckim nie ma człowieka, który by nie wiedział o „drodze życia", o drodze poprzez jezioro Ładoga, która w ciągu wielu miesięcy była jedyną nicią, wiążącą okrążony przez Niemców Leningrad z resztą ojczystej ziemi. Drogą tą — a raczej dwiema drogami, z których jedną szły dostawy do Leningradu, a drugą transportowano sprzęt wyprodukowany w fabrykach leningradzkich (czynnych mimo oblężenia) — przetransportowywano cztery i pół tysiąca maszyn dziennie. Nad tą jedyną w swoim rodzaju drogą czuwali bez przerwy hydrolodzy radzieccy. Ich zdanie decydowało o tym, jakie ma być obciążenie samochodów, by nie przeciążać pokrywy lodowej; hydrolodzy musieli z góry określić, jak długo będzie czynna ta osobliwa droga, aby dowództwo mogło rozplanować pracę transportu. Od drogi tej zależało bowiem zaopatrzenie oblężonego miasta - giganta w żywność i w surowce konieczne do produkcji fabrycznej.

W lutym 1942 hydrolodzy przepowiedzieli, że normalny ruch po drodze lodowej może się odbywać do 15 — 20 kwietnia, z ostrożnościami do 20 — 25 kwietnia, oraz że droga stanie się niezdatną do użytku między 25 kwietnia a 5 maja. W rzeczywistości normalny ruch trwał do 15 kwietnia, a ustał całkowicie 22 kwietnia. Jeszcze lepszej prognozy udzielili hydrolodzy w roku następnym, kiedy przewidziano, że droga będzie mogła być wykorzystana jedynie do końca marca; rzeczywiście ruch ustał na niej dokładnie dnia 30 marca.

* * *

Czytelnicy zwrócili na pewno uwagę, że autor, zamiast gołosłownych pochwał radzieckiej służby meteorologicznej i hydrologicznej, przytaczał fakty. Fakty te są najwyższą pochwałą poziomu i ofiarności radzieckiej „służby atmosfery". Tak samo, jak w innych dziedzinach nauki i techniki, i w służbie meteo- i hydrologicznej ludzie radzieccy znacznie prześcignęli uczonych innych krajów. Radziecka „armia pogody" pracuje nie w służbie wielkiego kapitału a dla swojej socjalistycznej Ojczyzny i to jest źródłem jej sukcesów.

Koniec.

PO TRÓJKĄCIE

TADEUSZ REJNIAK

Komisarz sportowy ulokował w szybowcu bezpiecznie barograf, spojrzał na zegarek i zwrócił się do Pawłowa:

— No, pomyślnych wiatrów!

Pilot dopiął pasy spadochronu, spojrzał z przyzwyczajenia na niebo i zajął miejsce w kabinie. Jego uśmiechnięta twarz zdradzała podniecenie.

— Gotowy? — Kiwnięcie głową. Czerwona chorągiewka dała znak startu i samolot holujący ryknął na pełnych obrotach. Krótki szur po trawie lotniska i zgrabna sylwetka wyczynowego szybowca „E-8" płynnie wyszła w powietrze.

Pawłow latał na myśliwcach i na różnych ćwiczebnych samolotach silnikowych. W szybownictwie próbował swych sił dopiero z początkiem tego roku, w Centralnym Aeroklubie imienia Czkałowa, którego był członkiem. Już pierwsze loty wypadły zadowalająco, a gdy w jednym z nich po wyczepieniu się na 650 metrach nad lotniskiem „zrobił" wysokość 2 300 m, utrzymując się w powietrzu 5 i pół godziny, postanowił specjalizować się w tym sporcie.

I nie dał na rezultaty długo czekać, bo oto dzisiaj wystartował do trudnego lotu po trasie trójkąta o obwodzie stu kilometrów, który miał mu przynieść światowy rekord w tej nowoustanowionej przez FAI konkurencji. Lecz nie wyprzedzajmy faktów.

Pilot holujący — Oswald zatoczył po starcie obszerny krąg i w ciągłym wznoszeniu podprowadził zespół nad lotnisko na wysokości 1 100 metrów. Dokładnie nad miejscem startu Pawłow się wyczepił i skierował szybowiec pod najbliższy cumulus.

Zdobył pod nim jeszcze kilkadziesiąt metrów i nie tracąc czasu ustawił się na kurs. Zadanie polegało nie tylko na przeleceniu trasy trójkąta, którego pierwszym i ostatnim wierzchołkiem było właśnie lotnisko tuszyńskie (punkt startu), a dwa pozostałe znajdowały się w okręgu moskiewskim, ale jeszcze i przede wszystkim należało wykonać ten przelot w najkrótszym czasie.

Toteż z żalem spoglądając na ponętne, lecz odległe od trasy cumulusy, Pawłow zdecydowanie trzymał się kursu, zmuszając wskazówkę szybkościomierza do bezruchu na cyfrze 90 km/godz. Lot szedł gładko i pierwsze 20 km minęły niespostrzeżenie. Do punktu kontrolnego brakowało już tylko 5—6 kilometrów, lecz na wysokościomierzu „pozostało" zaledwie 300 metrów. O, niedobrze — a tu jak na złość na trasie ani jednego komina. Uparte myśli podszeptują: na prawo pod te chmury... Ale chmury są zbyt odległe. Toteż Pawłow, wybierając na wszelki wypadek dogodne lądowisko, kieruje szybowiec nad rozległą, silnie nasłonecznioną polanę i w następnej chwili skupia się cały na sterach. Intuicja doświadczonego pilota nie zawiodła, bo oto na wariometrze 0,5 metra wznoszenia. W bezpośrednim sąsiedztwie punktu kontrolnego rozpoczyna się mozolna walka o wysokość. Po kilku okrążeniach, prowadzony wprawną ręką szybowiec „łapie" silniejsze wznoszenie i metr za metrem, tracąc cenne minuty, wdrapuje się na wysokość 1 100 m.

Teraz już prosto do celu. Nad punktem kontrolnym zgrabne okrążenie i znowu na kurs. Śmiałym szczęście sprzyja, toteż trafiony mniej więcej w połowie odcinka silny komin wynosi Pawłowa w parę minut na 1 200 m. Twarz pilota promienieje. Teraz powetuje sobie stracony przedtem czas. Rzut oka na zegarek utwierdza Pawłowa w decyzji przyśpieszenia lotu, bo od chwili startu minęło już 65 minut. Oddany lekko drążek upodabnia smukły „E-8" do samolotu pościgowego. W Pawłowie budzi się pilot myśliwski. W rekordowym czasie i wspaniałym nastroju mija drugi punkt kontrolny, wyraźnie widzi machających mu przyjaźnie z ziemi komisarza sportowego i jego pilota i znów zmienia kurs. Teraz już wprost na lotnisko.

Pod napotkaną chmurą odnawia wysokość, wzbija się na 1 000 metrów i nie wykorzystując pułapu komina rusza w dalszy wyścig z czasem.

Lecz tu na ostatnim odcinku trasy, prawie że już u celu, czeka go najdramatyczniejsza próba.

Po oderwaniu się od chmury Pawłow trafia po pewnym czasie na duszenie. Przeskakuje je na zwiększonej szybkości, lecz każda dalsza minuta lotu budzi w nim wątpliwości, czy mu wystarczy wysokości na dociągnięcie do celu.

Przed nim — jak okiem sięgnąć — nie zmącony żadnym obłoczkiem błękit nieba. Chwila wahania. Może zawrócić pod tę lekkomyślnie, bo przedwcześnie pożegnaną chmurę? Nie, za późno. Dlaczego u licha nie wykorzystałem tego komina do maksimum?

Lecz nie czas na żale. Bezlitosny wysokościomierz wskazuje już po raz drugi w tym locie nieszczęsne 300 metrów. Zaczyna stawać się oczywistym, że Pawłowowi „braknie" 2 do 3 kilometrów do lotniska. A gdzie jeszcze przepisowe 150 metrów wysokości, na której trzeba przelecieć nad startem. Sytuacja jest wręcz tragiczna. Czyżby miał skapitulować? Teraz? Właśnie teraz, po wykonaniu całego prawie zadania?

Szybowiec nadlatuje w rejon Kuncewa. Lotnisko tuszyńskie widać już jak na dłoni. Prowadząc maszynę na optymalnej szybkości, Pawłow w napięciu sięgającym kresu wytrzymałości lustruje spojrzeniem rozciągający się przed nim teren. Jego cała znajomość sztuki latania na termice skoncentrowała się w tej chwili we wzroku.

Wytężone do bólu oczy znajdują wreszcie niewielkie, zaorane pole, które przykuwa całą uwagę Pawłowa. Posłuszny łagodnemu ruchowi sterów szybowiec nadlatuje majestatycznie nad pole. Rysy twarzy pilota tężeją. Jego cała wola zwycięstwa skupia się na drążku sterowym. Jedno — pilotażowo idealne — okrążeniem nad polem... Nic.

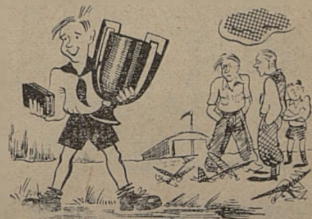
Drugie... wydłużone nieco w prawo... o... kiwnęło z lewa... Trzecie, ciaśniejsze znacznie... nad samym środkiem pola... jest... trzyma! Wskazówka wariometru zatrzymuje się na zerze, a po pewnym czasie podnosi się na 0,5 metra. Teraz tylko się nie dać, tylko nie wypaść z tego wątłego, ale bądź co bądź wznoszenia. Okrążenia stają się coraz precyzyjniejsze, coraz ciaśniejsze. Czoło pilota pokrywa rosa potu, wywołanego tym jedynym w swoim rodzaju wysiłkiem woli Trud wieńczy jednak zasłużona nagroda. Wznoszenie wzrasta do metra na sekundę i po dziesięciu minutach, które trwają dłużej niż cały dotychczasowy półtoragodzinny lot, Pawłow wyprowadza maszynę na kierunek. Z wysokości 700 metrów pikuje na maksymalnej szybkości wprost na lotnisko.

Duma i radość rozpierają mu piersi, w jasnych oczach promienieje zwycięstwo. Nad startem przelatuje na 250 metrach, potem zwrot o 180°, ostry ślizg w lewo i współuczestnik rekordu — piękny „E-8" miękko przyciera płozą ziemię.

Jeszcze jeden wyczyn radzieckiego pilota wypełni tabelę rekordów FAI.



Bohater opowiadania pilot Pawłow



Nie boję się konkurencji od czasu gdy tatuś kupił mi książkę „Modele Latające"



NOCNY LOT

ZYGMUNT ZAJĄC

W poniższym opowiadaniu przedstawiony jest sławny już lot nocny Tadeusza Góry z 25—26 października br., widziany oczyma junaka „SP", który przeżywał dramatyczne zmagania „Sępa", jako dyżurny na starcie.

* * *

Jest już zupełnie ciemno, gdy hangarujemy ostatnie szybowce. Trzeba je mocno trzymać, gdyż silny wiatr wyrywa je z rąk. Wreszcie robota skończona. Przyczajone w mrocznym wnętrzu olbrzymiego hangaru, poukładały się do snu „Salamandry", „Jeżyki", „Żurawie" oraz wszystkie inne maszyny, strudzone całodziennym lataniem.

Czy jednak naprawdę wszystkie?

Zdaje się, że nie. Brakuje jednego, o groźnym imieniu i pięknej sylwetce — brak „Sępa".

Gdzież on się u licha podział?

Jest! Tam! — ręka kolegi, stojącego przed hangarem, wskazuje na niebo w okolicy Kiczery. Wychodzimy i my spojrzeć we wskazanym kierunku.

Na niebie mrugającym do nas rojem gwiazd zamajaczył jakiś szary cień. Zbliża się. Coraz wyraźniej przekształca się w smukłą sylwetkę szybowca. W tej chwili jest tuż nad nami, na wysokości ok. 150 metrów. Płynie powoli w stronę budynku „meteo". Zawraca, w płaskim, ostrożnym skręcie od zbocza, zawisnął na moment, jak prawdziwy czarny ptak-drapieżnik. Po chwili sunie drogą powrotną.

Nagle zamigotało światełko kieszonkowej latarki w kabinie pilota. To instruktor Tadeusz Góra wystartował dzisiaj w południe do walki o zdobycie tajemnicy nocnej „fali stojącej". Wiemy, jak ważny jest ten lot. Warunki, jak dotychczas, niezłe. W zmagających się coraz bardziej silnych podmuchach czuć ciepłe tchnienie halniaka. Oby tylko wiał jak najdłużej!

No, ale jedzenie czeka. Puste żołądki też mają swoje wymagania. Po kolacji krótka odprawa w związku z nocnym dyżurem na starcie. Będziemy zmieniać się po dwóch co godzinę, aby zapewnić maksimum bezpieczeństwa nocnego lotu. Odprawa skończona. Idziemy spać.

* * *

Delikatne szarpnięcie za ramię wyrywa mnie z błogiego snu. To kolega daje mi znać, że czas zmienić dyżurnych. Ubieram się śpiesznie. Po chwili wychodzimy.

Na załamaniach ścian baraku wiatr gra jakąś dziwną melodię. Gdzieś obok skrzypi tajemniczo osławiony „Ge-4" znany wszystkim bywalcom Żaru. Na dworze dosyć jasno. Wszedł już księżyc. W jego poświacie, jaśniejszą wstęgą wije się przed nami ścieżka. Po chwili jesteśmy przy hangarze, gdzie oczekuje nas poprzednia zmiana.

— No i co? Gdzie jest?... — padają urywane pytania. Chwila ciszy, a potem smutna odpowiedź: — Niestety znikł gdzieś od kilku godzin. Ostatni raz zauważono go w okolicy Kiczery około godziny 22. Od tego czasu ani śladu...

Koledzy odchodzą na spoczynek. Zostajemy sami. Wytężamy wzrok na wszystkie strony usiłując coś zobaczyć. Ponad Kiczerą wisi blady księżyc. Jest okolony delikatnym, tęczowym pierścieniem. Widocznie tam wysoko również wieje. W jego blasku powinniśmy chyba wyraźnie dojrzeć sylwetkę szybowca. Czasem wzrok dłużej zatrzymuje się na jakimś ciemniejszym punkcie na tle nieba. Zdaje się, że to on... Lecz nie, to tylko złudzenie...

Słychać szelest kroków. Nadchodzi dyżurny instruktor. Znów te same pytania i również ta sama odpowiedź:— Nie ma nic... W świetle zapalonej latarki widać na twarzy instruktora Żurakowskiego niepokój. Podświadomie odgadujemy o czym myśli. W tej chwili przypomniałem sobie, jak to parę dni temu role były zmienione. Na jego miejscu stał Tadeusz Góra, on zaś z Zientkiem byli tam, pod gwiaździstą kopułą nieba.

Kłopotliwą ciszę przerywają słowa: — Czas na Was, już druga godzina. Idźcie się położyć. Ja zaczekam tu na drugą zmianę...

Ostatnie spojrzenie w górę od jasno światłami wszystkich okien płonącego budynku „meteo", poprzez granat nieba i gwiazdy, aż po ognisko orientacyjne, płonące na szczycie Kiczery. Nie ma nic. Powoli odchodzimy.

Przed wejściem do baraku nagła decyzja. Wracamy. Śpiesznym krokiem idziemy w stronę migocącego w dali ogniska. Po drodze spojrzenia pracowicie lustrują każdy najdrobniejszy szczegół. Czasem schodzimy poniżej zbocza wypatrując uparcie pośród drzew. Przewrażliwiona wyobraźnia dyktuje jak najgorsze domysły. Niespokojny wzrok, łudzony poświatą księżyca, w każdym najsłabiej widocznym konturze dopatruje się sylwetki połamanego szybowca. Nadsłuchujemy uważnie... Odpowiada nam tylko noc i szum rozbujanych wiatrem wierzchołków drzew.

Jesteśmy wreszcie u celu. Znów spojrzenie w górę, długie, badawcze, staranne — nie ujdzie nam najmniejszy skrawek nieba. Lecz nie dostrzegamy nic.

Podsyciwszy dogasające ognisko wracamy. Daleko w dole, między czarniejącymi w mrokach nocy masywami Jaworzyny i Magóry, migoce rój świateł. To Żywiec. O wiele bliżej u podnóża Żaru długa, prosta linia płonących ogników. To lampy naftowe, znaczące kierunek, lądowiska. Widok ich wzbudza ostatnią nadzieję: — a może wylądował? — Jakże śmieszny wydaje nam się w tej chwili cały nasz poprzedni niepokój. Tak, na pewno wylądował. Inaczej byłoby go przecież widać na tle jasnej księżycowej nocy. Przyśpieszamy kroku. Czeka nas rozczarowanie. Nikt nie lądował. A więc...

Inż. Żurakowski również jest zaniepokojony. — Trudno — mówi — musimy czekać do świtu. Rano przyleci „Kadet" przeszukać okoliczne zbocza...

Jest godzina 4.00. Idziemy położyć się.

Sen jednak nie nadchodzi. Może przeszkadzają mu światła płonące tej nocy w całym baraku, aby był lepiej widoczny z powietrza. Zdaje mi się jednak, że to podniecenie nie daje nam spać. Myśli nasze przez cały czas są tam, przy samotnym szybowcu.

Nagle za ścianą słychać przyśpieszone kroki. Momentalnie wszyscy są przy drzwiach. Jakiś zadyszany głos mówi: — Jest! Przed chwilą wylądował na dole, był telefon... Następuje natychmiastowe odprężenie. Ktoś spogląda na zegarek, jest 4.50. Można się jeszcze zdrzemnąć. Teraz nic nie stoi temu na przeszkodzie.

Podczas śniadania niespodzianka. Adam Zientek pokazuje nam barogramkę z lotu Góry. Okazuje się, że „Sęp" osiągnął w nocy wysokość około 3 000 metrów.

Ktoś żartuje: — A ładnie, to my tutaj całą noc się martwimy, a instruktor ulotnił się aż na trzy tysiące! Śmieją się wszyscy, również i sprawca naszego zmartwienia — Tadeusz Góra.

Z zainteresowaniem zaczynam go wypytywać. Jak to było? Jakie miał warunki? Czy może nocne latanie „na fali" jest korzystniejsze od dziennego?

Pytania sypią się jak z rękawa. Nic dziwnego. Wielkiej rzeczy dokonał instruktor Góra. Był to przecież pierwszy w świecie nocny lot na takiej wysokości!



— Cóż to takiego — jakiś nowy romans kryminalny?
— Nie, to nowy podręcznik małego lotnictwa
„MODELE LATAJĄCE"

Z prasy: — USA dostarczyła Turcji zamiast zamówionych wodnopłatów, samoloty lądowe



Słuchaj Ali-Ben, te hydroplany nie chcą pływać! Toniemy!

DZIWNA HISTORIA ZE ŚWIĘTYM MIKOŁAJEM

Święty Mikołaj stał opodal maszyny i przyglądał się jak mechanicy przygotowują samolot do startu. Nadjechał samochód z rozrusznikiem, a za nim jakaś druga ciężarówka pełna skrzyń i worków.

— Przepraszam bardzo — zapytałem z należnym uszanowaniem — czyżby Obywatel nie rozprowadził wszystkich podarków przez Państwowe Domy Towarowe?

— Mówicie o tych skrzyniach, które mi ładują do maszyny? — zapytał z uśmiechem Mikołaj — to nie są podarki. Cały gwiazdkowy przydział rozdałem na dwa dni przed zaplanowanym terminem, zrobiłem 109% normy. Te skrzynie wiozę z ziemi do nieba, by je przekazać muzeum historycznemu.

— A cóż w nich jest? Proszę mi powiedzieć. Jestem reporterem SiM-u.

— Ach, SiM-u! Poznajmy się. Jestem porucznik-pilot Mikołaj Święty. W skrzyniach zabieram to, co Wam przeszkadza w pracy. Jest tam pilot Woziznajomski i Wozipanieński, dyrektor LL Papieroglińda, działacze lotniczy: Mętnawoda, Samochcęlatać i Pustogłówski, urzędnik Samsobiepłacę i Innymprzeszkadzam, a w końcu Simkarze Nieukski i Gapski. Poza tym jeszcze...

W tej chwili zaskoczył i zawarczał silnik. Obywatel porucznik Mikołaj Święty pobiegł do samolotu, machając mi na pożegnanie ręką, a ja się... obudziłem.

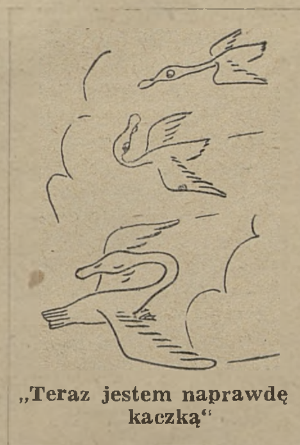
Przyjemny był sen. Szkoda, że na prawdę nie wystartował z całym ładunkiem. No, ale w Nowym Roku damy sobie i tak radę. Sami. Bez porucznika Mikołaja Świętego...

PODWÓJNY KAPOTAŻ

Janek i Zbyszek jechali do domu na święta. Nauka skończyła się już wczoraj i dziś jeszcze będą pokazywali rodzicom półroczne świadectwa, na których przeważają oceny „bardzo dobrze". W klapach marynarek mają znaczki z dwoma mewkami — w tym roku zrobili drugi stopień wyszkolenia szybowcowego.

Naprzeciw siedzi jakiś starszy pan i młoda dziewczynka. Ponieważ dziewczynka jest w ich wieku, ma złote włosy i bardzo sympatyczny nosek, Janek i Zbyszek zaczynają głośną rozmowę:

— Zaraz po starcie poczułem silne noszenie. Dałem lotkę i nogę, i położyłem maszynę w ostry skręt. Zamiana sterów. Na wariometrze 25 m/sek wznoszenia. A ja nic tylko krążę. Ziemi już nie widać. Czuję, jak mię łapie za nogę korkociąg...



„Teraz jestem naprawdę kaczką"



Z duchem czasu

W oczach starszego pana odmalowało się bezmierne zdziwienie, a dziewczynka spojrzała na nich z wyraźnym podziwem.

— Więc ja robię beczkę i ślizg na ogon — oświadcza twardo Janek — i czuję, że mi braknie powietrza. Patrzę, a na wysokościomierzu 4 500 m. Żebym miał aparat tlenowy byłby rekord. Musiałem zejść w dół korkociągiem plecowym. Mało mi się „SG" nie rozleciał...

Starszy pan podnosi się z siedzenia i wyciąga do chłopca rękę.

— Zapoznajmy się. Jestem major pilot Enski, a to moja córka.

Przy przedstawianiu się chłopcy spostrzegają, że na bluzce dziewczynki, pod paltem srebrzy się znaczek podobny do tego, jaki mają, tylko na nim widnieją trzy mewki...

Do stacji, na której wysiadali, ani Janek, ani Zbyszek nie wypowiedzieli ani słowa. Po wyjściu z pociągu Zbyszek krótko stwierdził:

— Podwójny kapotaż! Niech nas korkociąg skręci!

PODSŁUCHANE

Osoby: wszystkie te, które znacie

Listonosz: Worek się rozerwał, czy co? Cały dzień noszę do Redakcji te przekazy, noszę, i końca nie widać...

Sekretarka Redakcji: Moje biedne paznokcie, tak ładnie je pomalowałam i co teraz? licz te przekazy, licz...

Redaktor SiM-u: Powoli, powoli. Kartoteka, dziennik, zaksięgować, ostemplować, podpisać, przyjąć — i do kasy, do kasy... Ale zaraz. Tym wszystkim, którzy pośpieszą się z prenumeratą i wpłacą ją **do 30 stycznia 1949 roku,** trzeba dać jakąś nagrodę. Wyścig w placeniu musi być przecież nagrodzony...

Obserwator: Protestuję! Obywatelowi X nie można dać, bo nic nie robi w małym lotnictwie, a temu co wiecie, też nie, bo straszny śmietnik w jego modelarni. Pro-te-stu-ję!

Redaktor Naczelny: Dosyć, ja teraz mówię! Każdy kto wpłaci prenumeratę roczną, półroczną lub kwartalną, ulgową lub normalną ma prawo wylosować jedną z książek „Prasy Wojskowej".

Redaktor SiM-u: Kto zapłaci za cały rok, może wylosować książkę „Modele Latające" Miklaszewskiego, albo „Młoda Gwardia" Fadiejewa.

Peleng: A kto za pół roku, ten ma szanse zdobyć „Myśliwca" Pokryszkina.

Stary prenumerator: No, a jak zapłacę za kwartał?

Red. SiM-u: To możesz wygrać książkę „Matematyka na wesoło" Perlmana.

Redaktor SiM-u: W następnych numerach rozpoczynamy drukowanie nazwisk nagrodzonych prenumeratorów.



— W czasie wielkiego tłoku przed Księgarnią Wysyłkową Prasy Wojskowej.

— JA NIE POTRZEBUJĘ STAĆ W KOLEJCE, MÓJ CHŁOPAK ZAPŁACIŁ PRENUMERATĘ W TERMINIE. PRZYJECHAŁAM ODEBRAĆ KSIĄŻKI KTÓRE WYLOSOWAŁ.



POCZTA LOTNICZA

Ob. NATALLI KAZIMIERZ, Chorzów — Nie załamujcie rąk, Kolego. Po ukończeniu gimnazjum postarajcie się dostać do Liceum Lotniczo-Mechanicznego w Warszawie (patrz SiM 34 i 35 z br.). Nie zejdziecie więc z lotniczej drogi. Za serdeczne życzenia dziękujemy.

Ob. HERNIK RYSZARD i pozostali „liniarze" ze Skierniewic — W sprawie traktowania Was na treningach szybowcowych zainterweniowaliśmy w Komendzie Głównej SP. Obecnie sprawę tę wyświetla się, a o wyniku zostaniecie zawiadomieni.

WSZYSTKIM CZYTELNIKOM

TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR", JEDNOSTKOM WOJSKOWYM, JUNAKOM „SŁUŻBY POLSCE" I SYMPATYKOM PRZESYŁAMY ŻYCZENIA WESOŁYCH ŚWIĄT I POMYŚLNEJ PRACY LOTNICZEJ W NOWYM ROKU.

REDAKCJA SiM

ZAWIEDZENI SZYBOWNICY oraz stali czytelnicy SiM-u z Żychlina — W analogicznej sprawie Waszych treningów również interweniowaliśmy w Komendzie Głównej SP. Sprawa jest w toku.



JUŻ JEST W SPRZEDAŻY książka inż. G. W. Miklaszewskiego pt. **„Modele latające".** Zamawiać można za pośrednictwem Wojskowej Księgarni Wysyłkowej, Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 11. Cena normalna **600 złotych. Dla prenumeratorów SiM-u i „Skrzydlatej" cena wynosi tylko 450 złotych.** „Modele latające" są pierwszą tego rodzaju pracą w Polsce. Dla każdego instruktora i modelarza książka ta jest nieodłącznym towarzyszem pracy.

„OBLATYWACZ SG-38" z Solca — Zgłoście się do Powiatowej Komendy SP, gdzie musicie załatwić sprawę przyjęcia Was do lotniczego hufca SP. O „cebuli" (CIBLL) pomówimy dopiero wtedy, gdy ukończycie II stopień wyszkolenia i będziecie starali się o przyjęcie na kurs żaglowy w SP; wtedy dopiero będziecie musieli przejść badanie w CIBLL. Również na miejscu w Komendzie dowiecie się o kursach spadochroniarskich.

Ob. SUPERAT ZBIGNIEW, Przemyśl — Aby zostać lotnikiem, musicie przejść podstawowe fazy wyszkolenia lotniczego, a więc nie ominie Was przeszkolenie szybowcowe w ramach SP. Zainteresujcie się artykułem pt. „Już dziś pora na start" w n-rze 48 SiM-u z br. W sprawie kupna SiM-u z roku 1947 porozumcie się z Centr. Kolportażem, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

Ob. HALENIUK BARBARA, Nowy Targ — Jeśli już nieodwołalnie chcecie poświęcić się lotnictwu, to proszę przede wszystkim przeczytać artykuł pt. „Plan lotniczej pracy" w n-rze 37 SiM-u, a później artykuł pt. „Już dziś pora na start" w n-rze 48 SiM-u z br. Numery można nabyć w Centrali Kolportażu. Za pozdrowienia dziękujemy.

PODZIĘKOWANIE

Dowództwo Wojsk Lotniczych wyraża najgłębsze podziękowanie Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej za przekazaną na ręce Dowódcy Lotnictwa sumę 20 000 złotych (dwadzieścia tysięcy złotych) jako dar gwiazdkowy na cele kulturalno - oświatowe dla żołnierzy Lotnictwa.

Dowództwo Lotnictwa uważa dar ten jako wyraz ścisłej więzi, łączącej Ligę Lotniczą z Lotnictwem Wojskowym, i wyraża przekonanie, że umacniająca się współpraca wszystkich instytucji, pracujących na polu lotnictwa, przyczyni się do spotęgowania sił Odrodzonego Lotnictwa Polskiego.

Ob. SZEWCZYK TADEUSZ, Warszawa-Praga—1) Szkoła Inżynierska (Wawelberga) jest uczelnią wyższą. 2) CSMM nie ma na sprzedaż rakiet zapalanych zapałką. 3) Na stronie 374 w n-rze 31 SiM-u fotografia przedstawia dwóch chłopców — junaków SP.

Ob. ŻUK MICHAŁ, Mława, ob. MODES JÓZEF, Szczecin — 1. Redakcja „Techniki Lotniczej" mieści się w Warszawie, ul. 6-go Sierpnia 24, zaś administracja — w Warszawie, ul. Mickiewicza 18. Tam też można zamawiać prenumeratę tego czasopisma. 2. Książka pt. „Szybownictwo" jeszcze nie ukazała się w sprzedaży — nastąpi to w niedługim czasie. 3. Adres Głównej Księgarni Wojskowej — Łódź, ul. Piotrkowska 47 (Centrala) i Warszawa, Al. I Armii WP Nr 16 (Oddz. a).

Ob. NOWAK WIESŁAW, Rozwadów, Piaski 23 — Kolego, do tego, aby móc latać, nie wystarczy wypełnić „formularz", który chcecie, abyśmy Wam przysłali. Tu trzeba pracy, zdolności, zdrowia i innych bardzo ważnych czynników. Chcecie wiedzieć, jak postępować, aby móc kiedyś latać? — Przeczytajcie ostatnie numery SiM-u, a dużo się dowiecie. I w ogóle — radzimy Wam znacznie uważniej śledzić to, co pisze się w SiM-ie.

CZY PRZYGOTOWAŁEŚ JUŻ MODELE NA ZIMOWE ZAWODY SZYBOWCÓW ZMP? ZAWODY ODBĘDĄ SIĘ W STYCZNIU 1949 ROKU.

Ob. FABRYCZEWSKI BOGUMIŁ, j. w. 1730 D. — Plan silniczka spalinowego do modeli latających macie w SiM-ie.

Ob. WŁODEK D., Oświęcim — Zgłoście się jak najszybciej w Powiatowej Komendzie „SP" wraz z dokumentami (metrykę lub odpis również musicie mieć). Być może, że uwzględnią Wasze trudności.

Ob. KUSZILEK JAN — Musicie, Kolego, korzystać z planu „Wiarusa", zamieszczonego w SiM-ie, nr. 38 z br. Innych, poza SiM-em, niestety nie możemy Wam dostarczyć. Dziękujemy za życzenia.

Ob. CYTRYNIAK ANDRZEJ, Radom — Kolego, porozumcie się osobiście z zarządem „śpiącego" koła LL w Waszej szkole. O ile ludzie ci nie wykażą chęci do pracy, zorganizujcie zebranie, przeprowadźcie zmianę zarządu koła i sami wyprowadźcie koło ze stanu uśpienia. Za pozdrowienia dziękujemy.

Na zdjęciu na okładce:

Seria samolotów „ŻAK-3", wyprodukowana na Zjednoczenie Partii Robotniczych

Z ŻYCIA WARSZAWY...

— Felek, gdzie tak lecisz, Wisła się pali, czy co?
— Daj spokój, „Modele latające" sprzedają!
— Poczekaj. Akurat szykuję model na zawody i nie wiem ile gumy dać do kadłubówki... lecę z Tobą.



Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej, Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11 4. Tel.: 88 350, wewn. 02. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek WP, organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 1614 Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Nr 2, Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem B-56840

G40

Cena zł 30